Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers bei Nebentäterschaft.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Willi Faltlhauser

aus Erlangen

Approbiert am 22. Dezember 1931.

1932

Buchdruckerei Karl Döres, Erlangen, Jägerstraße

1932/239

Referent: Univ.-Professor Dr. August Köhler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Vorwort.

Es ist nicht leicht, in der heutigen Zeit, in der der Drang nach vorwärts in verstärktem Maße auch an festen Rechtsbegriffen rüttelt, ein so stark umstrittenes und junges Rechtsgebiet wie das Kraftverkehrsstrafrecht zur Grundlage einer wissenschaftlichen Untersuchung zu machen. Altes und Ueberholtes muß erst den Bedürfnissen der modernen Zeit angepaßt, Unfertiges und Umstrittenes, das nach endlicher Vollendung drängt, muß erst aufgeklärt und aufgebaut werden und dann erst ist der Rahmen gegeben, in den das Neue, noch in der Entwicklung Begriffene eingestellt werden kann, ja eingestellt werden muß, soll es nicht ins Uferlose verlaufen oder eine nur willkürliche Umgrenzung finden.

Aus diesen Erwägungen heraus wurde der im Thema umrissenen Aufgabe zunächst eine Untersuchung des Schuldbegriffes in seiner Bedeutung für das Kraftverkehrsstrafrecht vorangestellt. Damit wurde der Versuch verbunden, auf Grund der allgemeinen wissenschaftlichen Unterlagen den Fahrlässigkeitsbegriff zu entwickeln, wie er im Verkehrsleben, insbesondere im Kraftverkehr, den Eigentümlichkeiten dieses Rechtsgebietes am meisten zu entsprechen scheint. Dieser Versuch soll durch die Anwendung nach drei Gesichtspunkten hin den Nachweis erbringen, daß der Fahrlässigkeitsbegriff von der Wissenschaft bereits in einem Maße ausgebildet worden ist, daß er ohne einschneidende Abänderungen auf einen der modernsten Zweige des Rechtslebens angewandt werden kann.

Der Sinn der Arbeit wurde darin erblickt, auf dieser von der Wissenschaft dargebotenen Grundlage die eigentliche Untersuchung aufzubauen und im Sinne der wissenschaftlichen Grundgedanken in teilweise fremder, teilweise eigener Gedankenführung zu entwickeln, entsprechend dem Umstand, daß das von der Aufgabe berührte Gebiet von der Wissenschaft im Gegensatz zur Rechtssprechung, die sich notgedrungen mit mehr oder weniger

Glück mit ihm schon ausgiebig zu befassen hatte, noch wenig bearbeitet worden ist. Bei der gewaltigen Fülle des Materials konnte nicht auf alle Einzelheiten, Möglichkeiten und Streitfragen des Kraftverkehrsstrafrechts eingegangen werden. Bei dem Thema der vorliegenden Arbeit spielen ja nicht nur Fragen des gesamten Kraftverkehrsrechts herein, sondern des Verkehrsrechts überhaupt, die nach dem Grade ihrer Bedeutung nur auszugs- und andeutungsweise berücksichtigt werden konnten.

Von der Rechtsprechung wurde in der Hauptsache natürlich nur die strafrechtliche verwendet; lediglich da, wo sie Lücken aufwies, wurden zivilrechtliche Entscheidungen herangezogen, wenn angenommen werden durfte, daß der in ihnen gefällte Ausspruch auch für das Strafrecht Geltung hat.

Im Interesse größerer Uebersichtlichkeit, Einheitlichkeit und Flüssigkeit des Textes wurden sämtliche Erläuterungen, Ergänzungen und Verweisungen in Fußnoten aufgenommen.

Für die liebenswürdige Unterstützung bei der Beschaffung der einschlägigen Literatur sei Herrn Justizrat Dr. Oberländer, Generalsyndikus des A.D.A.C. in München und Herrn Dr. Harich, Syndikus der juristischen Zentrale des A.D.A.C. in München, an dieser Stelle der herzlichste Dank ausgesprochen.

Inhaltsverzeichnis.

I. Einleitung.
II. Die Schuld im Kraftverkehrsrecht.
III. Die Fahrlässigkeit im Kraftverkehrsrecht.
A. Der Begriff der Fahrlässigkeit im allgemeinen.
B. Die Fahrlässigkeit im besonderen.
1. Die Verkehrsvorschriften und ihre Bedeutung für den Fahrlässigkeitsbegriff.
2. Die Bedeutung der Warnungstafeln des Verkehrs für die Fahrlässigkeit.
3. Die Berufsfahrlässigkeit.
IV. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers bei Nebentäterschaft.
A. Einleitung.
B. Die Nebentäterschaft.
1. Die unmittelbare und die mittelbare Nebentäterschaft.
2. Die echte und die unechte Nebentäterschaft.
C. Die Verantwortlichkeitsfälle bei Nebentäterschaft
1. Nach dem Gesichtspunkt der Verursachung.
2. Nach dem Gesichtspunkt der Verschuldung.
3. Nach dem Gesichtspunkt der einzelnen Nebentätergruppen.
4. Nach dem Gesichtspunkt besonderer Umstände.

I. Einleitung.

Das zwanzigste Jahrhundert steht im Zeichen der Technik, der Maschine, des Motors. In vorderster Linie findet man das Kraftfahrzeug, welches wohl dasjenige Erzeugnis der Technik darstellt, das im Rechtsleben das meiste Interesse beansprucht. Nicht nur, daß das Recht in der Erfassung des Kraftfahrzeugwesens mit dessen raschem Aufschwung kaum Schritt halten konnte, bietet das Kraftfahrzeug auch in seiner Beschaffenheit und seiner weitgehenden Bedeutung dem Recht vielfach Schwierigkeiten. Die Vielgestaltigkeit und die gleitenden Grenzen der Materie, in der nie ein Fall genau so gelagert ist wie der andere und in der es mehr denn irgendwo anders ganz besonders auf den Einzelfall ankommt, erschweren die Festlegung einer mittleren Linie, wie sie das Gesetz zum Ausdruck zu bringen pflegt, einer Norm, deren bedingungslose Einhaltung gefordert werden könne, — ja machen sie fast unmöglich.

In erster Linie gilt das für den strafrechtlichen Teil des Kraftverkehrs; denn im privatrechtlichen Teil wurde das schon im § 833, S. 1 BGB. ausgesprochene Prinzip der Gefährdungshaftung (Haftung ohne Rücksicht auf Verschulden) ohne weiteres auch auf das Kraftfahrzeugwesen übertragen. Desgleichen konnte infolge der im Zivilprozeß herrschenden Parteiengleichheit das mitwirkende Verschulden nach dem Vorbild des § 254 BGB. Berücksichtigung finden (§ 9 des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909).

Anders im Strafrecht. Nach der Natur des Strafprozesses kann hier das Wirken anderer neben dem Kraftfahrer nach Art und Wirkung nicht die gleiche Bedeutung gewinnen wie im Zivilprozeß. Es ist aber auch im Strafrecht als verfehlt anzusehen, wenn es vollkommen dahingestellt wird, ob in dem gegebenen Fall Allein- oder Mehrtäterschaft vorliegt. —

Das geltende Strafrecht hat im Kraftverkehr — mit Ausnahme des Vergehens der Führerflucht — nur bei den Uebertretungen besondere Tatbestände gebildet und sie zu Gefährlichkeitsdelikten gestaltet, Tatbestände, „die deshalb mit Strafe bedroht sind, weil aus ihnen leicht ein Schaden entstehen kann[1])". Die übrigen Tatbestände des Kraftverkehrs unterfallen daher den allgemeinen Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs[2]) und sind sohin mit Ausnahme des Falles des § 316 RStGB. Verletzungsdelikte, d. h. der strafbare Tatbestand eines Vergehens ist nur dann gegeben, wenn es zur Verletzung eines gegen diese Verletzung strafrechtlich[3]) geschützten Rechtsgutes gekommen ist, nicht schon dann, wenn eine objektive Verletzungsmöglichkeit, eine „Gefahr", herbeigeführt wird wie bei der fahrlässigen Transportgefährdung nach § 316 RStGB. Das Ergebnis für das Kraftverkehrsrecht kann man also dahin zusammenfassen, daß nur bei verkehrspolizeilichen Uebertretungen eine strafrechtliche Verantwortlichkeit entstehen kann, ohne daß erst ein „Verkehrsunfall"[4]) eingetreten ist und damit die Verletzung oder wenigstens die objektiv naheliegende Verletzung eines Rechtsgutes. Sohin setzt im Kraftverkehr die Annahme mehrerer Personen, die für das Zustandekommen eines Erfolgs in Frage stehen können, die Tatsache eines Verkehrsunfalles voraus, da insbesondere ein Zusammenwirken bei Uebertretungstatbeständen, die nicht erst auf Grund eines Verkehrsunfalles erfaßt werden, nur umständlich konstruiert werden könnte, also in gleicher Weise ohne praktische wie ohne rechtliche Bedeutung ist[5]).

Die besonderen gesetzlichen Vorschriften für den Kraftverkehr sind enthalten in dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909[6]) und in der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. 7. 1930[7]). Für die bei der vorliegenden Bearbeitung in Frage kommenden Deliksmöglichkeiten während der Fahrt ist vor allem die KVO einschlägig, die in den §§ 17

1) Frank, Seite 789 unter I. 2.
2) abgek. RStGB.
3) Also nicht hierher gehörig: Sachbeschädigung durch Fahrlässigkeit.
4) „Verkehrsunfall" ist ein Ereignis, das durch äußere Umstände, die in einem verhältnismäßig sehr kurzen Zeitraum eintreten, auf Betriebsvorgänge des Verkehrs in schädigender Weise einwirkt (ähnlich: Oberländer Seite 15).
5) Kann ja nicht einmal derjenige strafrechtlich belangt werden, der einen anderen z. B zum Schnellfahren veranlaßt, wenn es dabei nicht zu einem Verkehrsunfall kommt. Siehe auch unten Seite 65 f.
6) RGBl. S. 437, in der Fassung des Gesetzes vom 21. 7. 1923 (RGBl. I S. 743), der Verordnungen vom 5. u. 6. 2. 1924 (RGBl. I. S. 42 ff.) und der Verordnung vom 12. 12. 1924 (RGBl. I. S. 775); abgekürzt: KFG.
7) RGBl. I. S. 276; abgekürzt: KVO.

mit 28 einzelne Uebertretungstatbestände[1]) aufzählt, für die auf dem Wege über § 50 Abs. 2 KVO. der § 21 KFG. den Strafrahmen abgibt. Die weiteren Deliktstatbestände, die im Kraftverkehr während der Fahrt verwirklicht werden können und die besonders für die Frage der Tatbestandsverwirklichung durch mehrere Personen Bedeutung gewinnen können, sind im Reichsstrafgesetzbuch im 16. Abschnitt über die „Verbrechen und Vergehen wider das Leben", im 17. Abschnitt über die „Körperverletzung" und im 27. Abschnitt über „Gemeingefährliche Verbrechen u. Vergehen" zu suchen. Da im Verkehrsleben nur Fahrlässigkeitsdelikte in Betracht kommen[2]), finden aus den genannten Abschnitten jedoch insgesamt nur 3 Paragraphen Anwendung, nämlich § 222 über fahrlässige Tötung, § 230 über fahrlässige Körperverletzung und § 316 über die fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransportes. Aus diesem Grunde kann auch die — im Verkehrsleben sehr häufig auftretende — Sachbeschädigung nicht bestraft werden; denn dem geltenden Strafrecht ist nur eine vorsätzliche Sachbeschädigung bekannt[3]).

Bezüglich der fahrlässigen Körperverletzung ist noch besonders hervorzuheben der Unterschied zwischen der Verantwortlichkeit für eine fahrlässige Körperverletzung und der Verfolgung einer fahrlässigen Körperverletzung. Durch die gerichtliche Verfolgung wird nur dargetan, ob und bei wem eine Verantwortlichkeit z. B, für eine fahrlässige Körperverletzung anzunehmen ist. Objektiv besteht eine Verantwortlichkeit für eine fahrlässige Körperverletzung aber auch dann, wenn sie nicht verfolgt wird und so vom Gericht nicht in bindender Form festgestellt werden kann. Deshalb ist es für die objektiv und allgemein zu entscheidende Frage der Verantwortlichkeit der fahrlässigen Körperverletzung ohne Einfluß, ob die Tat verfolgt wird, was hier nach § 232 RStGB. nur geschehen kann, wenn Strafantrag gestellt oder wenn „die Körperverletzung mit Uebertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbepflicht begangen worden ist".

1) Durch sie sind die in § 360 No. 11 u. § 366 No. 2, 3, 9, 10 RStGB. aufgeführten Tatbestände für den Kraftfahrer außer Geltung gesetzt, da in der KVO. der einschlägige Teil für den Kraftverkehr erschöpfend geregelt ist. Ausnahme: § 30 KVO. Ueber den Charakter dieser Uebertretungstatbestände als bloße Erfahrungsgrundsätze siehe unten Seite 12 u. 23. § 17 Abs. 1 KVO ist mit der herrschenden Meinung (RG., KG., BOStLG., OLG. Hamburg usw.) nicht als blankettausfüllende Strafrechtsnorm zu betrachten; s. hierzu Oberländer S. 111 f., Müller S. 607 f., Isaac S. 508 f.

2) s. u. S. 34.

3) Für diese Frage ist dafür im Zivilprozeß umso reichlicher Raum. Da eine Sache nicht einer Person gleichzusetzen ist, ist es auch nicht ungerecht, daß die fahrlässige Sachbeschädigung im Gegensatz zur fahrlässigen Körperverletzung rechtlich nur im Wege der Schadensersatzklage Berücksichtigung findet.

II. Die Schuld im Kraftverkehrsrecht.

Wird jemand durch einen Kraftfahrzeugführer „verletzt“ [1]), so trifft den Kraftfahrer [2]) eine strafrechtliche Verantwortlichkeit nur dann, wenn er (alleiniges oder mitwirkendes) Verschulden an dem Unfall trägt [3]). In dieser Feststellung verkörpert sich der Grundsatz: „Keine Strafe ohne Schuld“, der eines der Hauptmerkmale des Strafrechts und einen der Hauptgegensätze zwischen dem Kraftfahrzeug-Strafrecht und dem zivilen Kraftfahrzeugrecht bildet. Denn nach § 7 KFG. trifft die Haftung für Kraftfahrzeugunfälle den Halter des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf sein oder seiner Angestellten Verschulden — ausgenommen den seltenen Fall des „unabwendbaren Ereignisses“ —. Während im Kraftfahrzeugstrafrecht das Verschuldensprinzip herrscht hat das Kraftfahrzeugzivilrecht mit anderen bürgerlich-rechtlichen Nebengesetzen (z. B. Reichshaftpflichtgesetz, Luftverkehrsgesetz) das im BGB. grundsätzlich [4]) herrschende Verschuldensprinzip durchbrochen und ist der — konkreten — Gefährdungshaftung gefolgt [5]).

Die Schuldhaftung geht von dem Gedanken aus, daß es bei der Beurteilung des Tatbestands nicht auf den eingetretenen Erfolg ankommt, sondern auf die Ursache [6]).

Auf den Erfolg abzustellen ist ungerecht; das zeigt sich besonders deutlich im Kraftverkehrsrecht, in dem Art und Umfang des Erfolges in solchem Maße von äußeren Einflüssen abhängig sind, daß es reiner Willkürlichkeit gleichkäme, wollte man die Haftung des Kraftfahrers nach dem Erfolg bemessen. Trotzdem ist gerade im Kraftverkehrsrecht selbst bei der obersten Rechts-

---

1) i. S. des Strafrechts ist Verletzter „der Träger des Interesses (Rechtsgut), gegen das sich das Delikt tatbestandsmäßig wendet“ (Rosenberg StPO. 18. Aufl. Note 15 d zu § 172).

2) und zwar im Gegensatz zum Zivilrecht den Führer (Begriff s. u. S. 51 N. 3), nicht den Halter des Kraftfahrzeugs (Begriff s. u. S. 65).

3) das ergibt sich aus den Delikten, die ein Kraftfahrer „vertatbestandlichen“ kann.

4) Ausnahmen: § 833 S. 1, §§ 835, 836 BGB.

5) Der Strafgesetzgeber unterließ, das Gleiche nach dem Muster der §§ 315, 316 RStGB. für das Kraftverkehrsrecht als solches zu tun, sondern begnügte sich, die neuen Tatbestände unter das Schema der §§ 222, 230 zu bringen. Das Versäumte wollen die Sfrafgesetzentwürfe, zuletzt Entw. 27 — §§ 231 ff — nachholen.

6) Ursache ist hier im rechtlichen Sinne verstanden als die den Erfolg adäquat bedingende Willensbetätigung einer Person (s. Allfeld S. 107).

sprechung[1]) noch jetzt eine starke Neigung für die Erfolgshaftung zu erkennen. Diese Tendenz findet ihre einfachste und durchschlagendste Erklärung in dem Umstand, daß es für den Richter bequemer ist, den offen daliegenden Erfolg zum Ausgangspunkt einer Würdigung des Falles zu machen, statt der oft schwer zu erforschenden Ursache.

Ueber die Beziehung von Ursache und Erfolg zur Tat kann man — wieder besonders mit Bezug auf das Kraftverkehrsrecht — geradezu sagen: In erster Linie ist die Ursache der Tat und erst in zweiter Linie ihr Erfolg ausschlaggebend[2]). In Verfolgung dieser Erkenntnis wird der Ursachenforschung im modernen Strafrecht ein erhöhtes Augenmerk zugewandt.

Ist man auf Grund der durch diese Forschung gewonnenen Anschauungen in einem gegebenen Falle dazu gelangt, die Willensbetätigung eines Menschen als Bedingung des Erfolgs anzunehmen[3]), so hat man die Grundlagen dieser Willensbetätigung einer Prüfung zu unterwerfen. Es handelt sich dabei um die Frage des — subjektiven — Verschuldens. Versteht man unter Schuld — im Rechtssinn — mit der herrschenden Meinung die Vorwerfbarkeit des psychischen Verhaltens[4]) eines Menschen, „so weit es zur Ursache für eine rechtswidrige Tat wird[5])", so ist damit vorausgesetzt, daß man einen zurechnungsfähigen Menschen vor sich hat. Nur einen zurechnungsfähigen, d. i. nach der herrschenden Meinung schuldfähigen Menschen kann ein Vorwurf treffen. Der Vorwurf[6]), der dem Schuldigen im Einzelfall gemacht wird, entspringt der Enttäuschung darüber, daß er unter den konkreten Tatumständen nicht zu der von der Rechtsordnung gewünschten Willensbetätigung gelangte, obwohl er auf Grund seiner geistigen Fähigkeiten dazu in der Lage gewesen wäre. Die Befähigung zu richtiger Willensbetätigung läßt sich freilich im Einzelfall i. d. R. nur vermuten auf Grund der Ueberzeugung oder Erfahrung, daß „mancher andere, der auf der gleichen Stufe der Befähigung zu gesunder Motivation steht, unter den konkreten Umständen zur richtigen Motivierung gelangt wäre[7])".

Gerade diesem Gesichtspunkt kommt im Kraftverkehrsrecht eine besondere Bedeutung zu. Das Kraftverkehrsrecht hat ja in

---

1) s. RGSt. 65/135.

2) Beling in einem Vortrag in der Münchener Juristischen Studiengesellschaft (s. D. Jur. Zeitg. unter Juristische Rundschau, Heft I 1931)

3) S. oben S. 9 N. 6.

4) Frank, Aufbau des Schuldbegriffs, Gießener Festschrift 1908.

5) Allfeld S. 158.

6) Das Folgende bewegt sich im Wesentlichen in den von Köhler, Die Schuld usw., G. S 95, 453 ff., entwickelten Gedankengängen.

7) Köhler a. a. O. 454.

dem Führerschein sozusagen eine Art Befähigungsnachweis. Man ist hier deshalb nicht einmal so sehr wie auf anderen Rechtsgebieten darauf angewiesen, einen Vergleich mit Gleichbefähigten anzustellen, sondern kann auf die Befähigung des Täters selbst Bezug nehmen. Wenn auch nicht behauptet werden soll, der Führerschein sei ein unumstößliches Beweismittel für die Fähigkeit eines Menschen [1]), den Anforderungen des Kraftverkehrs zu genügen, so ist durch ihn doch zum mindesten eine Befähigungsvermutung aufgestellt. Geht man von der Erwägung aus, daß der Führerschein nach bestandener Prüfung nur erteilt werden darf, wenn der prüfende Sachverständige sich unter anderem davon überzeugt hat, daß „der Prüfling die nötige Ruhe und Geistesgegenwart, einen sicheren Blick und Verständnis für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs besitzt [2])", so ist die nur durch einen Gegenbeweis zu entkräftende Vermutung berechtigt, daß der (geprüfte) Kraftfahrer im allgemeinen in der Lage ist, seinen Willen in der gewünschten Weise im Verkehr zu betätigen [3]). Als Eigenart kommt hinsichtlich der Befähigung des Kraftfahrers zu dem geistigen Zustand noch die Körperbeschaffenheit hinzu, die insbesondere infolge mangelnden Seh- oder Hörvermögens oder starker Nervosität usw. fehlerhaft sein kann. Würde einem Zurechnungsfähigen trotz einer dieser Mängel ein Führerschein ausgestellt werden, so würde doch der Vorwurf nicht entfallen; denn in solchem Falle verlangt die Rechtsordnung von einem zurechnungsfähigen Menschen, daß er sich selbst Rechenschaft über seine Befähigung ablegt und dabei zu einer Entscheidung kommt, die man von ihm bei seiner geistigen Fähigkeit erwarten konnte, also nicht, daß er sich damit begnügt, auf das Ergebnis der Fahrprüfung zu pochen [4]).

Der Schuldvorwurf wird also — von der Seite des Täters aus betrachtet — durch eine Pflichtwidrigkeit hervorgerufen. Von Pflichtwidrigkeit kann aber nur gesprochen werden, wenn die Rechtswidrigkeit der Handlung für den Täter erkennbar ist, oder wenn er die Möglichkeit hat, sich der Umstände bewußt zu werden, „die seine Tat zu einer rechtswidrigen machen [5])". So wird sich kein Kraftfahrer auf Verkennung der Rechtswidrigkeit der im

---

1) dazu ist die menschliche Psyche viel zu kompliziert für eine rechtliche „Erfassung" und die Fahrprüfung viel zu flüchtig. Hinzu kommt, daß für eine bestimmte Art von Kraftfahrzeugen, nämlich für die Kleinkrafträder (§ 47 Abs. 1 KVO.) eine Prüfung gar nicht vorgeschrieben ist.

2) Aus der Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen, V Abs. 5.

3) Aehnlich Exner, S. 577.

4) s. weitere Ausführung hierzu unten Seite 77 f.

5) Allfeld S. 159 (Tat ist hier wohl einfach im Sinne von Handlungsvornahme zu verstehen).

Kraftverkehr möglichen strafbaren Tatbestände (Körperverletzung, Tötung, Eisenbahntransportgefährdung) berufen können. Dagegen ist der Kraftfahrer durchaus nicht immer in der Lage, sich der Umstände bewußt zu werden, die aus der augenblicklichen Verkehrslage für ihn möglicherweise eine rechtswidrige Handlung zur Entstehung bringen. Dem Kraftfahrer ist zwar eine Aufzählung derartiger Umstände in die Hand gegeben in den §§ 17 ff KVO. Aber abgesehen davon, daß die hier aufgezeichneten Fälle und Möglichkeiten bei der Vielgestaltigkeit des Verkehrs keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit erheben können, enthalten sie nach übereinstimmender Ansicht der Rechtssprechung und Literatur lediglich „erprobte Erfahrungssätze[1])". „Weder beweist die Beobachtung jener Vorschriften Schuldlosigkeit noch ihre Verletzung schuldhaftes Verhalten[2])". In manchen Fällen kann sogar die Uebertretung dieser Vorschriften geradezu geboten sein[3]).

Wie man sieht, kommt diesem Gesichtspunkt der Beziehung zwischen Psyche und bedeutsamen Tatumständen im Kraftverkehrsrecht eine erhöhte Gültigkeit zu, da hier die von außen kommenden, dem Einfluß des Täters nicht unterliegenden Umstände naturgemäß[4]) eine ganz besondere Rolle spielen. Je nachdem ob diese Umstände belastend oder entlastend[5]) sind, ob sie in größerer oder geringerer Dichte und Unvorhergesehenheit auftreten, ist die Schuld des Täters von Fall zu Fall verschieden festzustellen[6]). Dabei läßt sich beobachten, daß es begleitende Umstände gibt[7]), die die Schuld vermindern[8]), vermehren[9]), begründen[10]) und sogar ausschließen können. Fälle der letzteren Art sind dann gegeben, wenn Tatumstände in solcher Stärke vorliegen, daß man sich sagen muß: fast jeder hätte in dieser Situation ebenso gehandelt (Notstands- oder notstandsähnliche Fälle[11])).

---

1) RG. v. 24. 2. 27 in A. u. K. 15/275.
2) RGSt. 59/341; siehe auch RGSt. 60/84 (86)
3) RGSt. 60/84 (86); s. hierüber u. S. 23.
4) Man denke nur an das Vorherrschen des technisch-mechanischen Moments beim Kraftfahrzeug!
5) Köhler, Probleme usw. S. 110, Anm. 2.
6) Die vor allem auf die Gesinnung abgestellte Schuldstufe (s. Allfeld S. 159 ff) kann hier außer Betracht bleiben.
7) Das Folgende schließt sich im Wesentlichen den Gedankengängen Köhlers in G. S. 95, 495 ff an.
8) z. B. an einer Straßenkreuzung stoßen 2 Kraftfahrzeuge infolge eines falschen Zeichens eines Verkehrsschutzmanns zusammen.
9) z. B. selbstverschuldeter Hang (etwa zum Schnellfahren), besonsere Erfahrung (Berufsfahrlässigkeit!)
10) etwa Unkenntnis des Verbotenseins z. B. der nicht durch Warnungstafeln bekanntgemachten Wegsperrung.
11) s. die Beispiele bei Köhler G. S. 95, 467 ff und 96, 91 ff.; speziell für das Kraftverkehrsrecht siehe die Fälle u. S. 45 N. 6, S. 66.

III. Die Fahrlässigkeit im Kraftverkehrsrecht.

A. Der Begriff der Fahrlässigkeit im allgemeinen.

Es liegt in der Natur des Verkehrslebens, daß das Verschulden, das hier zu strafrechtlicher Verantwortlichkeit führt, auf Fahrlässigkeit beruht[1]). Was ist unter Fahrlässigkeit zu verstehen? Für das zivile Kraftverkehrsrecht ist § 276 BGB. maßgebend: „Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt". Durch diese Definition bleibt es der Untersuchung im Einzelfall überlassen, welche Sorgfalt der Verkehr erfordert. Das BGB. kennt außer der normalen Fahrlässigkeit eine Fahrlässigkeit bei einem verminderten Grad der Sorgfaltspflicht, wie er vorliegt, wenn man nur für diejenige Sorgfalt einzustehen hat, welche man in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt, und eine besonders schwere Verletzung der Sorgfaltspflicht, die im Falle grober Fahrlässigkeit angenommen wird (§ 277 BGB.).

Diese aus dem römischen Recht übernommene Dreiteilung der Fahrlässigkeit in individuelle Fahrlässigkeit (culpa in concreto), Fahrlässigkeit schlechthin (culpa levis) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) findet sich im geltenden Strafrecht ebensowenig[2]) wie eine gesetzliche[3]) Definition der strafrechtlichen Fahrlässigkeit. Hier gilt vielmehr der Satz: „Auch die geringste Fahrlässigkeit begründet die Schuld und nur im Strafmaß kommt der Unterschied in der Beurteilung des fahrlässigen Handelns zum Ausdruck[4])".

Eine Untersuchung der strafrechtlichen Fahrlässigkeit ist daher nur möglich durch Heranziehung der Begriffsbestimmungen, die von Literatur und Rechtssprechung im Laufe der Zeit gebildet worden sind. Da für das Kraftverkehrsrecht mit seiner — infolge der besonderen Bedeutung des Einzelfalles — starken Abhängigkeit von der Rechtssprechung fast ausschließlich die Begriffsbestimmung der Gerichte maßgebend ist, sei den folgenden Ausführungen der Fahrlässigkeitsbegriff des Reichsgerichts zu Grunde gelegt. Das Reichs-

1) s. u. S. 34. Bei einem angetrunkenen Kraftfahrer wäre allerdings dolus eventualis denkbar.

2) s. Leipz. Kommentar z. StGB. S. 71 unter Nr. 5.

3) auch nicht in einem strafrechtlichen Nebengesetz ist die Fahrlässigkeit definiert.

4) Wille: Zur strafrechtlichen Beurteilung der Fahrlässigkeit des Kraftfahrzeugführers in EVA 44/125.

gericht vertritt in langjähriger ständiger Rechtssprechung [1]) folgenden Standpunkt: „Fahrlässig handelt, wer die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande war, außer acht gelassen hat und infolgedessen entweder den Erfolg, den er bei Anwendung der pflichtmäßigen Sorgfalt hätte vorhersehen können, nicht vorhergesehen hat (unbewußte Fahrlässigkeit [2])) oder den Eintritt des Erfolgs zwar für möglich gehalten, aber darauf vertraut hat, er werde nicht eintreten (bewußte Fahrlässigkeit)“ [3]). —

Jeder Vorgang hat eine Ursache und eine Wirkung, einen Erfolg [4]). Jede Wirkung setzt das Vorhandensein von Kräften voraus, die die Bedingung für das Zustandekommen der Wirkung bilden. Die Auslösung dieser Kräfte zu einer bestimmten Zeit und in einer bestimmten Richtung erfolgt durch die Ursache. Die rechtlich bedeutsamste Ursache eines Vorgangs ist diejenige Ursache, die durch die Handlung oder Unterlassung, kurz durch das Verhalten eines Menschen entsteht. Das menschliche Verhalten ist letztlich bedingt durch den Willen des Menschen.

Zwischen Ursache und Wirkung besteht eine Beziehung, die von dem menschlichen Wollen — vorausgesetzt, daß die Ursache durch menschliches Verhalten gesetzt wird — erkannt oder nicht erkannt werden kann. Die Beziehung zwischen Ursache und Wirkung wird hergestellt durch den sogenannten Ursachenzusammenhang. Nach dem Erkennen oder Erkennenmüssen bezw. dem Grade des Nichterkennens dieses Ursachenzusammenhangs bemißt sich bei den Tatbeständen des Strafrechts die Schuld des Täters. Der Kausalzusammenhang wirft die Frage auf: Kann eine bestimmte (durch den menschlichen Willen hervorgerufene) Handlung eines Menschen in einem bestimmten Fall als Ursache des Erfolgs angesehen werden? Es können auf dem Wege zwischen Ursache und Erfolg Einflüsse geltend werden, die den Verlauf und das Ende der Kausalreihe derart verschieben, daß ein ganz anderer Erfolg eintritt als derjenige, auf den das Wollen bei der Ursachensetzung gerichtet war. Ferner kann ein Irrtum insoweit vorliegen, als der menschliche Wille eine Ursache zu setzen glaubt, während er in Wirklichkeit nur zur Zwischenbedingung wird. Dies ist dann der Fall, wenn durch die gewollte menschliche Handlung keine Auslösung von bereits vorhandenen Kräften

---

1) RG. Rspr. 9/63, RGSt. 19/51, 34/91, (93), 37/2 usw.

2) RGSt. 6/249 (250), 29/218, 30/25 (27 f)

3) RGSt. 56/343 (349) usw. Diese Definition hält sich eng an die im Entw. 19 in § 14 enthaltene.

4) Nachstehende Gedankengänge entstammen größtenteils dem Leipz. Kommentar S. 35 ff, 47 ff.

erfolgt: entweder ist die Handlung selbst eine „Kraft", eine notwendige Voraussetzung, und es kommt nur zur Entstehung einer solchen Kraft, nicht aber zu einer Auslösung — oder die Handlung greift in eine bereits begonnene Kausalreihe lediglich als Glied der Kausalkette ein.

Den Maßstab dafür, wann objektiv eine menschliche Handlung als Ursache eines Erfolgs anzusehen ist, gewinnt man am besten durch die Prüfung, ob die Handlung nicht etwa nur „durch eine außerhalb des Bereiches erfahrungsgemäßer Vorstellungen liegende Verkettung von Umständen Bedingung[1]) des Erfolgs geworden ist[2])". Nicht also „der Täter muß den Erfolg nach seinem Erfahrungswissen als möglichen und wahrscheinlichen voraussehen", sondern „der verkehrserfahrene Mensch muß den Erfolg als Folge der Bedingung als erfahrungsgemäß eintretend voraussehen können" [3]). Ist er dazu in der Lage, so ist die Bedingung Ursache und der Kausalzusammenhang gegeben, ist er es nicht, so ist die Handlung nicht Ursache und kein Ursachenzusammenhang anzunehmen. —

Es gibt keine menschliche Handlung ohne einen zugrundeliegenden Willen[4]). Jede menschliche Handlung ist gewollt. Aber nicht notwendig ist sie eine bewußte und damit ihr Erfolg ein gewollter, d. h. vorgestellter[5]). Der Erfolg kann überhaupt nicht vorgestellt sein beim unbewußten („gedankenlosen" oder mechanischen) Handeln, das nur mehr vom Unterbewußtsein geleitet wird, er kann ungenügend vorgestellt sein bei nicht voll-

---

1) Anstatt normal: Ursache!

2) Allfeld S. 109. Im Gegensatz zu den Strafsenaten des RG, die immer noch an der veralteten Bedingungstheorie festhalten wird hiermit die adäquate Verursachungstheorie vertreten, die mehr und mehr Anhängerschaft gewinnt und im Kraftverkehrsrecht am verwendungsfähigsten ist (a. A. Müller S. 426 ff).

3) Lpz. Kommentar S. 41. Es ist herrschende Lehre, daß zwischen „Zurechnung des Erfolgs zur Ursache" und „Zurechnung zur Schuld" zu scheiden ist (a. a. O. S. 35). Deshalb ist erstere Zurechnungsart nach objektiven, letztere vorwiegend nach subjektiven Gesichtspunkten zu bewerten. Da trotzdem aber beide Arten der Zurechnung nahe beieinander liegen, so ist im Interesse einer gerechten Beurteilung der zweiten Art bei der ersteren der Normalfall (der Verkehrserfahrene, nicht etwa der Einsichtigste!) anzunehmen.

4) Gemeint ist hier der eigene Wille; von der „Willenlosigkeit" durch Aufzwingung eines fremden Willens (Trancezustand!) sei hier als von einer annormalen Erscheinung abgesehen. Ist sie übrigens nicht nur eine Art des aus dem Unterbewußtsein kommenden Willens? Gegenüber dem unbewußten Handeln würde sodann der Unterschied darin bestehen, daß der vorhandene Wille zu bewußtem Handeln künstlich zurückgedrängt wird.

5) Lpz. Kommentar S. 47.

bewußtem Handeln und kann bei bewußtem Handeln in seiner Richtung falsch vorgestellt sein (Irrtum). Diese Verschiedenheit des der menschlichen Handlung zugrundeliegenden Wollens und des Vorstellens[1]) macht das Strafrecht zum Ansatzpunkt seines Eingriffs. Das Strafrecht nimmt das Wollen zu seiner Grundlage; es bestraft wegen Fahrlässigkeit schon dann, wenn nur ein Wollen, also eine menschliche Handlung vorliegt, ohne daß eine genaue Vorstellung gegeben zu sein bräuchte. Die Bestrafung ist freilich an die weitere Voraussetzung geknüpft, daß dem Erfolg ein vorwurfbegründendes Wollen, eine schuldhafte Handlung ursächlich zugrundeliegt. Verschuldet kann aber nur ein Erfolg sein, der zurechenbar ist: für den der Täter verantwortlich gemacht werden kann und der außerdem rechtswidrig ist und damit „mit einer Rechtsnorm, d. i. einem Gebot oder Verbot des Rechts nicht im Einklange steht[2])". Dies gilt für die Handlung; soweit es um eine Unterlassung geht, gehört die Rechtswidrigkeit zur Kausalität[3]), sodaß für die Frage der Verschuldung des durch die Unterlassung hervorgerufenen Erfolgs die Zurechenbarkeit allein ausschlaggebend ist.

Die Erhebung des Vorwurfs wegen fahrlässigen Verhaltens wird nach der reichsgerichtlichen Definition der Fahrlässigkeit davon abhängig gemacht, daß der eingetretene Erfolg vorhersehbar, d. h. vorstellbar ist[4]). Die Vorhersehbarkeit umfaßt aber nicht nur die Möglichkeit — die ja bei der bewußten Fahrlässigkeit unterstellt wird — sondern auch die Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts.

Die Frage der Vorhersehbarkeit ist in jedem einzelnen Fall besonders zu prüfen und zwar unter Zugrundelegung nicht nur objektiver, sondern auch subjektiver Gesichtspunkte. Objektiv entscheidend ist hierbei „die Erfahrung des täglichen Lebens und die durchschnittliche Vorsicht[5]), die bei gleicher Sachlage von

1) Der Einfachheit halber sei hier Vorstellung das zum Vorsatz erforderliche Element genannt. Bei der Fahrlässigkeit kann ja auch eine Vorstellung gegeben sein, aber sie kann selbst bei der sog. „bewußten" Fahrlässigkeit noch so ungenau sein, daß sie nicht als Vorstellung schlechthin angesprochen werden könnte und allen Anforderungen genügte, die man an den absoluten Begriff „Vorstellung" stellt.

2) Allfeld S. 120. Bei der Schuldstufe der Fahrlässigkeit liegt also, wie erwähnt, dem Handeln keine vollständige oder richtige Vorstellung zugrunde. Dieser Mangel der Vorstellung geht daraus hervor, daß gehandelt wird. Würde mit der richtigen Vorstellung gehandelt werden, dann wäre Vorsatz anzunehmen. Der Mangel des Vorsatzes ergibt sich aber in derartigen Fällen (nicht nur im Kraftverkehrsrecht!) aus dem Gesamttatbestand und der Psyche des Täters.

3) s. Köhler Strafrecht S. 215 u. die dort Zitierten.

4) RGSt. 65/136.

5) Die objektive Fassung des Begriffes; subjektiv ist es die Sorgfalt.

anderen Menschen angewendet zu werden pflegt“ [1]), subjektiv die Sorgfalt, zu welcher der Täter „nach den Umständen und nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande war“. Wird gegen jemand der begründete Vorwurf der Fahrlässigkeit erhoben, so liegt darin die Ueberzeugung, daß er in dem gegebenen Falle unter dem Zusammenwirken der in diesem Falle vorliegenden äußeren (der „Umstände“) und der inneren Gegebenheiten (persönlicher Kenntnisse und Fähigkeiten) zu der Erkenntnis des Erfolgs hätte kommen können und müssen [2]) (und dann natürlich sein Verhalten hätte ändern bezw. den Erfolg abwenden müssen). Die Fahrlässigkeit enthält also, kurz gesagt, einen Widerspruch zwischen dem Können und dem Sollen [3]). Hätte der fahrlässig Handelnde die Erkenntnis des Erfolgs gewonnen — vorausgesetzt, daß er zu dieser Erkenntnis imstande war —, so hätte er die „pflichtmäßige Sorgfalt“ [4]) angewandt. Da er aber diese Sorgfalt nicht beobachtet, sie „außer acht gelassen“ hat [5]), wird ihm Fahrlässigkeit vorgeworfen.

---

1) Allfeld S. 180

2) M. E. legt die Definiton des RG. den Ton zu wenig auf „imstande“, mehr auf das voranstehende „verpflichtet“; dementsprechend ist auch seine Judikatur eingestellt Grundbedingung ist aber doch, daß der Täter zu der geforderten Sorgfalt imstande ist; denn er ist ja nicht — extrem gefaßt — zu einer Sorgfalt imstande, weil er zu ihr verpflichtet ist, sondern er ist zu ihr verpflichtet, weil er imstande ist, sie zu beobachten. Daraus, daß der Täter zu einer bestimmten Sorgfalt imstande ist, ergibt sich von selbst die natürliche Verpflichtung zu ihr schon vor der rechtlichen. Demnach könnte der Begriff der Verpflichtung in der Definition der Fahrlässigkeit geradezu fallen gelassen werden. Auf jeden Fall ist aber die Koordination von „verpflichtet“ und „imstande“ sehr angreifbar.

3) Hellingrath S. 93.

4) Das RG scheint mit Recht den subjektiven Maßstab gegenüber dem objektiven bei der Beurteilung der Fahrlässigkeit etwas in den Vordergrund zu rücken. M. E. kommt dem objektiven Maßstab nur ein subsidiärer Charakter zu, für den Fall, daß man eine bestimmte Sorgfalt in einem bestimmten Fall allgemein nicht verlangen kann.

5) Die Formulierung Köhlers G. S. 96/125 f., welcher als Merkmal der Fahrlässigkeit einen „Ablehnungsakt“ annimmt, ist geeignet, mißverständlich zu wirken. Da in den meisten Fällen fahrlässigen Verhaltens — auf jeden Fall bei der unbewußten Fahrlässigkeit — von dem Täter überhaupt keine oder nur eine ganz ungenügende, unklare Gedankenarbeit geleistet wird (woher käme sonst die Häufigkeit von Verkehrsunfällen?), so fällt es besonders schwer, außer einem grundlegenden Gedankengang im einzelnen Fall auch noch einen eigenen Ablehnungsakt zu unterstellen. Es wird damit keineswegs das ablehnende Moment, das dem Fahrlässigkeitsbegriff innewohnt, verkannt; vielmehr soll lediglich betont werden, daß hier die Ablehnung eine Grundeinstellung ist und daß die dem fahrlässigen Verhalten zugrundeliegende Ablehnung sich demnach als ein im Unterbewußtsein vorherrschender, das Oberbewußtsein mehr oder minder beeinflussender Zustand darstellt, der zwar vorübergehend sein kann, aber doch von solcher Dauer ist, daß man nicht von einem besonderen Akt im

Der Erhebung dieses Vorwurfs hat in allen Fällen die objektive Untersuchung des Kausalverlaufs vorauszugehen, welche die Frage zu beantworten hat, ob das Handeln des Täters im einzelnen Falle überhaupt als Ursache angesehen werden kann, ob der Kausalzusammenhang nicht „abgebrochen" ist. „Maßgebend ist, ob der Täter durch sein Verhalten im Zusammenwirken mit den außerhalb seiner selbst gelegenen Faktoren auf den Erfolgseintritt bezw. die Erfolgsabwendung überhaupt hinwirken konnte" [1]).

Voraussetzung für die Annahme fahrlässigen Verhaltens ist ferner, daß der Täter einen Anlaß hatte, aufzumerken und die Sorgfalt anzuwenden, die er dann außer acht ließ. Die Sorgfaltspflicht läßt sich nicht aus einer allgemeinen Pflicht zur Aufmerksamkeit ableiten, denn „die Pflichten des Menschen wären in einer sein ganzes Handeln lähmenden Weise überspannt, wenn er auf Schritt und Tritt immer erst vorher zu überlegen hätte, ob nicht nach irgendwelcher Seite aus seinem Verhalten schädliche Folgen entstehen können [2])".

„Die Pflicht, auf irgend eine herbeizuführende Gefährdung aufzumerken, besteht nur, wenn ein Anlaß vorlag aufzumerken, auf Grund dessen die Rechtsordnung das Aufmerken im konkreten Falle billigerweise erwarten konnte" [3]). Hervorzuheben ist hierbei, daß der konkrete Anlaß z. B. schon darin liegen kann, „daß jemand eine Aufgabe übernimmt, von der er nicht weiß, ob er ihr gewachsen ist [4])".

Wie aus der Definition der Fahrlässigkeit hervorgeht, unterscheidet man im Strafrecht zwei Fälle: die unbewußte und die bewußte Fahrlässigkeit.

Einzelfall sprechen kann. Deshalb ist die mehr passiv und absolut negativ gehaltene Ausdrucksweise der herrschenden Meinung vorzuziehen, wenn sie auch im Sinne des positiven Strafrechts zweifellos als Manko angesehen werden kann (was aber bei der ganz besonders eigentümlichen Struktur der Fahrlässigkeit kaum zu ändern ist).

1) Honig in Festgabe für Reinhard v. Frank 1930 Bd. I S. 185.
2) Köhler, GS. 96 S. 121; s. ferner S. 124f.
3) Köhler a. a. O.
4) Köhler a. a. O. S. 125. Ebenso RG in JW. 27/2030: „Die Ungeübtheit entschuldigt im allgemeinen den Fahrer nicht. Im Bewußtsein seiner mangelhaften Kenntnisse muß ein ungeübter Fahrer besonders vorsichtig fahren" (wichtig für Kleinkraftradfahrer, die keine Fahrprüfung abzulegen haben!) und imLpz. Kommentar S. 70, wo es heißt, daß beim Abhanden sein der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten die Schuld des Täters bereits enthalten ist „in der Vornahme der Handlung trotz mangelnder Fähigkeiten, wenn ihm zuzumuten war, daß er erkannte, die Handlung erfordere besondere Fähigkeiten". S. zu dieser Frage auch unten S. 74f.

1. Bei der unbewußten Fahrlässigkeit fehlt entweder die Erfolgsvorstellung überhaupt oder zum Teil, oder sie war infolge begleitender Umstände eine falsche oder abgelenkte, sodaß der tatsächlich eingetretene Erfolg von der Vorstellung doch nicht umfaßt war. Bei der Feststellung der Gründe des Nichtvoraussehens sind von außen plötzlich und stark eindringende Vorstellungen wie Schrecken, Furcht usw.[1]), welche die richtige Vorstellung verdrängen, besonders zu beachten, da sie im Gegensatz zu abdrängenden Vorstellungen, die auf einer Veranlagung des Charakters oder einem (dauernden oder vorübergehenden) seelischen Zustand beruhen, zur Schuld nicht zugerechnet werden können[2]). Es liegt dieser Beurteilung dieselbe Erscheinung zugrunde wie in dem Falle, daß dem Täter die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse für die bei der Handlung anzuwendende Vorsicht überhaupt abgehen. Hier setzt nämlich der Vorwurf schon ein, bevor es zur Bildung einer Vorstellung im Einzelfall kommen kann[3]). Von demjenigen, der weiß und wissen muß, daß er krankhaft veranlagt ist, an körperlichen oder seelischen Störungen leidet, erwartet die Rechtsordnung, daß er seine Lebensbildung demgemäß einrichtet. Auf eine unvorhergesehen plötzlich von außen herantretende starke Beeinträchtigung der Psyche kann sich dagegen niemand vorbereiten. Wer plötzlich eintretenden äußeren Einflüssen oder seiner nicht zumutbaren (mehr oder minder großen) Unkenntnis unterliegt, würde nach Ansicht des Rechts im Normalfall den Verursachungszusammenhang erkennen können. Dabei wird allerdings eine genaue Voraussehbarkeit des Erfolgs und damit eine Voraussehbarkeit aller, auch der unerheblichen, Zwischenglieder der Verursachungsreihe nicht gefordert. Es genügt vielmehr die Möglichkeit, den Kausalverlauf[4]) und den Erfolg[5]) der vorgestellten Art nach als wahrscheinlich eintretend vorherzusehen.

Im allgemeinen ist festzustellen: „Die Frage, ob der Täter bei der unbewußten Fahrlässigkeit die Vorstellung vom Erfolg seiner Handlung von der Gefährlichkeit der Lage haben konnte, d. h. die subjektive Vermeidbarkeit ist stets nach seiner subjek-

---

1) s. hierzu unten Seite 78 f.

2) herrschende Meinung: Lpz. Kommentar S. 70, Frank S. 186 f. u. d. dort Zitierten.

3) Es handelt sich um die von der herrschenden Lehre vertretene sog. actio libera in causa. S. hiezu: Allfeld S. 156, Köhler Strafrecht S. 239, Frank S. 151 mit der bei diesen angegebenen Literatur und Rechtsprechung (insbesondere: RGSt. 22/413, 60/29).

4) Allfeld S. 111, Köhler Strafrecht S. 283, Lpz. Komm. S. 70, RGSt. 6/345, 15/345.

Lpz. Komm. S. 70.

tiven Fähigkeit zu bemessen, wobei auch die begleitenden Umstände . . . in Betracht zu ziehen sind[1])".

2. Die bewußte Fahrlässigkeit bringt dagegen zum Ausdruck, daß der Täter zwar den Erfolg vorübergehend vor Augen hat, diesen äußeren Eindruck aber nicht auf seine Willensbildung einwirken läßt[2]), da er wohl mit der Möglichkeit des Erfolgseintritts rechnet, nicht aber mit der Wahrscheinlichkeit. Der Täter läßt es infolge seiner ablehnenden Grundeinstellung nicht zur Annahme des späteren Erfolgseintritts kommen, sodaß ihm die Vorstellung von so vielen kausalen Zwischengliedern entgeht[3]), daß er den Erfolgseintritt für unsicher, unwahrscheinlich halten kann. Maßgebend können hierfür zwei Gründe sein: entweder beruht die Verkennung auf der Annahme, der verursachte Erfolg sei nicht rechtswidrig, oder auf der anderen Annahme, „jederzeit es in der Hand zu haben, dem Umschlag der Gefährdung in eine Verletzung entgegentreten zu können"[4]). Der letztere Fall ist im Kraftverkehrsrecht ziemlich häufig anzutreffen, da das mechanisch-technische Moment des Kraftfahrzeugwesens in seiner überragenden Einflußnahme auf die ganze Verkehrsabwicklung nur zu oft weitgehend unterschätzt wird. Es erkennt z. B. der auf einer verhältnismäßig schmalen Landstraße mit großer Geschwindigkeit fahrende Kraftwagenführer zwar rechtzeitig, daß ihm ein schweres Fuhrwerk vorausfährt, verringert aber trotzdem seine Geschwindigkeit nicht wesentlich, da er sich schlimmstenfalls, d. h. wenn das Fuhrwerk nicht rechtzeitig genügend zur Seite fährt oder fahren kann auf das sichere Anpacken seiner Bremsen, das feste Greifen seines Reifenprofils, die Schleuderfreiheit seines Wagens usw. verlassen zu können glaubt.

Roh ausgedrückt kann man also zusammenfassend sagen[5]), daß dem unbewußt Fährlässigen der Vorwurf der Unaufmerksamkeit, dem bewußt Fahrlässigen der der Leichtsinnigkeit gemacht wird. Schon aus dieser einfachen Auseinanderhaltung geht hervor, daß die bewußte Fahrlässigkeit keinesfalls gleichzusetzen ist einer Art schwerer Fahrlässigkeit, die unbewußte einer Art leichter Fahrlässigkeit. Der Grad der Schuld hängt ja, wie dargelegt, von anderen Momenten ab, als von der — geradezu äußerlich zu nennenden — Unterscheidung nach dem Gesichtspunkt, ob der Täter den Erfolg als wahrscheinlich eintretenden angenommen hat oder nicht. Auch

---

1) Lpz. Komm. S. 70; in diesem Sinne auch Hellingrath S. 154 Anm. 1.
2) Lpz. Komm. S. 68.
3) s. Köhler, Probleme usw. S. 194.
4) Lpz. Komm. S. 68 f.
5) Mit Radbruch in Festgabe für Reinhard v. Frank 1930 Bd. I S. 172.

die bewußte Fahrlässigkeit hat ihre untere Grenze in der Schuldlosigkeit [1]).

Endlich gilt sowohl für die bewußte wie für die unbewußte Fahrlässigkeit der Satz, „daß die Frage, ob der Täter die Vorstellung vom Erfolg zur Bildung eines Vorsatzes [2]), die Handlung zu unterlassen, hätte benützen sollen, stets objektiv nach der einem normalen Menschen in gleicher Lage zuzumutenden Verpflichtung zu beurteilen" ist [3]). Das Maß der anzuwendenden Vorsicht kann aber auch außerdem noch objektiv zu bemessen sein nach dem Grad der Gefährlichkeit des Handelns. Diesem Maßstab kommt eine Bedeutung für alle Fälle zu, in denen ein überdurchschnittlich gefährliches Handeln gegeben ist, so besonders im Kraftverkehrsrecht, in dem schon eine geringe Verletzung der Vorsicht schwere Folgen nach sich ziehen kann und in dem deshalb besonders wichtige Rechtsgüter wie das Menschenleben, die menschliche Gesundheit einen strafrechtlichen Schutz erheischen „nicht nur gegen Verletzungen, sondern auch gegen bestimmte leicht zur Verletzung führende Handlungen [4])". Die Erfüllung dieser prophylaktischen Aufgabe kommt dem Polizeiverbot zu, welches zeigt, was unserer heutigen Verkehrsauffassung atypisch ist [5]).

B. Die Fahrlässigkeit im besonderen.

Im Anschluß an die Erörterung des Fahrlässigkeitsbegriffs im allgemein strafrechtlichen Sinne ist noch auf einige Besonderheiten hinzuweisen, die für die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers von Bedeutung sein können.

1. Die Verkehrsvorschriften und ihre Bedeutung für den Fahrlässigkeitsbegriff.

Mit dem raschen Anwachsen des Kraftverkehrs sind auch eine Unmenge Vorschriften entstanden, deren allgemeiner Teil in

1) So u. a. Graf zu Dohna und Exner bei Köhler: Probleme usw. S. 197.

2) Vorsatz hier im allgemeinen sprachlichen, nicht strafrechtlichen Sinn!

3) Lpz. Komm. S. 70, RGSt. 30/25; in diesem Sinne auch Hellingrath S. 154 Anm. 1.

4) Köhler, Probleme usw. S. 150 f., der hier auch auf den engen Zusammenhang mit den Verletzungs- und konkreten Gefährdungsdelikten hinweist.

5) Exner S. 579.

der KVO., deren besonderer Teil in polizeilichen Vorschriften im Sinne des § 30 KVO.[1]) enthalten ist (Verkehrsverbote und -beschränkungen). Die Strafbarkeit der Uebertretung von Verkehrsvorschriften ist wie bei den Verbrechen und Vergehen an die Schuldvoraussetzung des allgemeinen Strafrechts gebunden[2]).

Ebenso wie das Kraftverkehrsrecht keine ihm eigentümlichen Rechtfertigungs- und Schuldausschließungsgründe kennt, gibt es auch keine dem Kraftverkehr eigentümliche Fahrlässigkeit[3]). Der hier einschlägige § 17 Abs. 1. KVO. spricht nur von einer Verpflichtung des Führers zur „gehörigen Vorsicht“[4]). Daß es sich bei dieser gesetzlichen Feststellung lediglich um den Ausspruch des allgemeinen Grundsatzes handelt, „daß das Maß der anzuwendenden Sorgfalt der durch die Handlung hervorgerufenen Gefährdung angemessen sein muß“[5]), erhellt schon aus der Tatsache, daß dieser Grundsatz bisher in einem Gesetz überhaupt noch nicht fixiert war. Fehlte dieser § 17 Abs. 1. KVO., so könnte Unklarheit darüber entstehen, ob im Kraftverkehrsrecht der allgemeine Grundsatz oder eine besondere Sorgfaltspflicht gilt. Es ist deshalb der Ansicht beizutreten, daß § 17 Abs. 1 KVO. „nichts anderes enthält als einen Hinweis darauf, daß nach allgemeinen Strafrechtsgrundsätzen der Führer jene erhöhte Sorgfalt anzuwenden hat, wie die Rücksichtnahme auf die Allgemeinheit in Anbetracht der besonderen Gefährlichkeit seines Tuns sie erfordert und wie sie nach seinen besonderen persönlichen Verhältnissen und nach den Umständen, insbesondere auch unter Berücksichtigung der ihm zuteil gewordenen Ausbildung, von ihm erwartet werden kann“[6]). Die Verletzung erhöhter Sorgfaltspflicht hat jedoch nicht die Feststellung erhöhter, schwererer Fahrlässigkeit zur Folge. Die erhöhte Sorgfaltspflicht rückt nur die Möglichkeit fahrlässigen Verhaltens näher.

---

1) Der in der KVO. erschöpfend geregelte Teil des Kraftverkehrs darf von weiteren Vorschriften nur auf der Basis des § 30 KVO. betroffen werden. S. oben S. 8 N. 1.

2) s. Köhler, Probleme S. 151.

3) s. Hellingrath S. 153 unter 2 b.

4) Die Einstellung des § 17 KVO. in den Abschnitt: „Besondere Pflichten des Führers“ ist deshalb irreführend (s. Hellingrath S. 152). Gegenüber dem § 17 Abs. 1, der die Führerpflicht im allgemeinen enthält, stellen die übrigen Vorschriften in den §§ 17 Abs. 2 mit 28 KVO., die Einzelfälle aufzählen, „besondere“ Pflichten im Sinne von besonders aufgeführten Pflichten dar (s. § 17 Abs. 2: „Der Führer ist insbesondere dafür verantwortlich usw.“).

5) Hellingrath S. 92 unter 3; s. hiezu auch Oberländer S. 529 („der Kraftfahrer ist mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit seines Berufs zu besonderer Vorsicht verpflichtet“) und Köhler in JW. 27/1522 f.

6) Hellingrath S. 153 f.

Es ist nun wichtig, daran festzuhalten, daß sich der Kraftfahrer durch die Uebertretung einer Verkehrsvorschrift nicht in jedem Falle einer Verletzung der Sorgfaltspflicht schuldig macht. Nach übereinstimmender Ansicht der Rechtssprechung[1]) und der Literatur[2]) enthalten die Verkehrsvorschriften lediglich Erfahrungssätze, deren Verletzung nicht immer die Grundlage für ein fahrlässiges Verhalten bildet[3]). Denn „die Vernachlässigung gebotener Vorsicht genügt für sich allein nicht, den hierdurch verursachten Erfolg zur Fahrlässigkeit zuzurechnen. Dies ist nur insoweit möglich, als der Täter zugleich auch den Erfolg voraussehen konnte“[4]), und zwar muß sich die Voraussehbarkeit „auf den rechtswidrigen Erfolg, der durch die pflichtwidrige Handlung herbeigeführt wurde, beziehen[5])“. „Umgekehrt genügt zur Fahrlässigkeit auch nicht die Feststellung allein, daß sich der Täter der Rechtswidrigkeit seines Tuns, etwa des Verstoßes gegen eine Polizeiverordnung bewußt war“[6]), denn die Verletzung einer Verkehrsvorschrift kann häufig geradezu ein Verschulden des Kraftfahrers ausschließen, „wenn die Befolgung eine Gefährdung des Verkehrs besorgen läßt“[7]).

„Andererseits kann trotz Befolgung der Verkehrsvorschriften der Kraftfahrer fahrlässig handeln, weil die Verkehrsvorschriften nur das Mindestmaß der Anforderungen an ihn darstellen“[8]).

So kommt man zu dem Ergebnis, daß durch die Verkehrsvorschriften lediglich die landläufige, „im Verkehr erforderliche Sorgfalt näher spezialisiert werden kann“[9]), keineswegs aber eine besondere Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers begründet wird. Damit im Zusammenhang steht, daß die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers „in Bezug auf den konkreten Gefährdungserfolg und Verletzungserfolg ganz unabhängig davon geprüft werden muß, ob gleichzeitig auch eine Polizeivorschrift übertreten wurde“[10]).

---

1) s. besonders RGSt. 59/341, 60/84.
2) s. Köhler, Probleme S. 153 u. in JW 27/1522 f.
3) s. Buckwitz in A. u. K. 18/393 u. Arndt in JW 29/2029.
4) Lpz. Kom. S. 70. Vgl. auch RGSt 65/390.
5) Lpz. Kom. S. 70.
6) Lpz. Komm S. 71.
7) Buckwitz a. a. O.; s. auch Grau S. 109
8) Buckwitz a. a. O.; s. ferner JW 31/60 (62).
9) Hellingrath S. 153 unter 2 b.
10) Hellingrath a. a. O. — Das RG v. 1. 10. 26. (bei Grau S. 110) erblickt im Zusammentreffen der Uebertretung einer Verkehrsvorschrift mit einem Vergehen der fahrlässigen Körperverletzung, Tötung usw. Tatmehrheit, wenn der Täter nur gelegentlich der Uebertretung und unabhängig von ihr durch eine anderweite Unvorsichtigkeit einen Unfall herbeigeführt hat, — Tateinheit dagegen, wenn der Unfall gerade durch die vorschriftswidrige Art des Fahrens verursacht worden ist.

2. Die Bedeutung der Warnungstafeln des Verkehrs für die Fahrlässigkeit.

Nimmt man den Standpunkt ein, dem Kraftfahrer obliege infolge der Gefährlichkeit seines Tuns eine erhöhte Sorgfaltspflicht, so darf doch darunter nicht verstanden werden, daß es überhaupt keines besonderen Anlasses aufzumerken mehr bedürfe, wenn der Kraftfahrer sein Fahrzeug führt, daß vielmehr die Tatsache des Fahrens allein schon den besonderen Anlaß aufzumerken bilde. Man kann und muß wohl dem Kraftfahrer während des Fahrens zumuten, auf verschiedene Momente gleichzeitig und andauernd zu achten. „Aber dann ist immer auch ein konkreter Anlaß da, den er übersehen kann, und die Aufmerksamkeitspflicht ist dem Umfange nach durch die gegebene Sachlage begrenzt. Das Aufmerken ist darnach immer nur insoweit zuzumuten, als dazu durch die gegebene Sachlage ein konkreter Anlaß geboten war“ [1]).

Ein konkreter Anlaß aufzumerken, der dem Kraftverkehrsrecht eigentümlich ist, liegt immer vor bei Vorhandensein der sogenannten Warnungstafeln. Es gibt nach ihrem Zweck zwei Arten von Warnungstafeln, die des § 5 a KFG. und die des § 30 Abs. 3 KVO.

§ 5 a KFG. bestimmt: „Gefährliche Stellen [2]) an Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehre dienen, sind von den Landesbehörden durch Warnungstafeln zu kennzeichnen.“ Wenn auch für die Aufstellung einer Warnungstafel maßgebend sein muß die Möglichkeit der Gefährdung des Kraftfahrzeugs selbst [3]), so legt doch — wie aus der Rechtsprechung ersichtlich [4]) — die Warnungstafel dem Kraftfahrer die Verpflichtung, die gekennzeichnete Stelle mit erhöhter Sorgfalt zu durchfahren, auch wegen der anderen Wegebenutzer auf, die bei unvorsichtigem Fahren des Kraftfahrers an diesen meist unübersichtlichen Stellen besonders gefährdet sind; denn sie sind nicht nur der Gefährlichkeit des Verhaltens des Kraftfahrers ausgesetzt, sondern auch der Gefährlichkeit der Wegestrecke an und für sich [5]).

Die Warnungstafeln des § 30 Abs. 3 KVO. haben dagegen die Aufgabe, auf dauernde Verkehrsverbote und vorübergehende

---

1) Köhler GS. 96/125.

2) Ueber den Begriff s. Müller S. 193; es kommen insbesondere in Frage: Kreuzungen, Querrinnen, Kurven und die Eisenbahnübergänge, welche nach der E. B. B. O. vom 17. 7. 28. (§ 18 Abs. 9), außerdem noch durch Warnkreuze unmittelbar vor dem Uebergang zu sichern sind.

3) S. v. Hellingrath S. 29 Anm. 4.

4) s. z. B. RG v. 26. 1. 27. (III. 427/26).

5) auf ungefährlicher Fahrbahn kann ein Wegebenutzer einem anderen in viel höherem Maße seine Aufmerksamkeit widmen als auf unübersichtlicher, wo ihn schon die Geländeschwierigkeiten stark beanspruchen.

Verkehrsbeschränkungen[1]) hinzuweisen, kurz auf polizeiliche Vorschriften[2]). Die Bedeutung der stark umstrittenen Bestimmung des § 30 Abs. 3 KVO. liegt in der Hauptsache nicht auf strafrechtlichem, sondern auf verwaltungsrechtlichem Gebiet; denn mangels eines in der Verordnung selbst gebotenen Anhaltspunkts kann in § 30 Abs. 3 KVO. auf Grund des Wortlauts der Bestimmung keine Strafbarkeitsbedingung, sondern lediglich eine Verwaltungsanordnung erblickt werden, deren Nichtbeachtung seitens der in § 30 Abs. 3 KVO. Angewiesenen die Rechtsgültigkeit der Polizeiverordnung nicht beeinflußt[3]):

Strafrechtlich bedeutsam ist die Bestimmung des § 30 Abs. 3 KVO. folglich nur für die Schuldfrage. Betrachtet man die Unkenntnis des Verbotenseins unter dem Gesichtswinkel der begleitenden Umstände[4]), so ist beim Fehlen einer Warnungstafel zu untersuchen, ob begleitende Umstände vorhanden sind, die eine Schuld bezüglich der Unkenntnis[5]) des Verbots entweder begründen oder ausschließen. Beruht die Unkenntnis eines nicht durch Warnungstafeln bekanntgemachten Verkehrsverbots oder einer Verkehrsbeschränkung nicht auf Fahrlässigkeit[6]), so ist ein schuldausschließender Irrtum anzunehmen[7]). Desgleichen ist auch der — nicht auf Fahrlässigkeit fußende — Irrtum über den Inhalt eines Verkehrsverbots oder einer Verkehrsbeschränkung einem schuldausschließenden Tatirrtum gleichzuachten; er liegt dann vor, wenn die Vorschrift unrichtig ausgelegt wurde[8]). Im übrigen ist

---

1) Die Verkehrsvorschriften können sein: Fahrvorschriften (hinsichtlich der Benutzung der öffentlichen Wege) oder Geschwindigkeitsvorschriften; s. hierzu Hellingrath S. 192 f, Oberländer S. 152.

2) Allerdings nur auf solche, die sich unmittelbar auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen beziehen, nicht auf die Regelung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs, dessen Bestimmungen zum Teil ja auch für den Kraftfahrzeugverkehr gelten: § 30 Abs. 2 KVO. (s. Grau S. 74).

3) B. Ost. L. G. v. 9. 10. 28, DAR 1929 Sp. 92, Oberländer S. 156. In Bayern ist für die Verkündung einer Polizeiverordnung maßgebend Art. 11 b P. St. G. B. Solange nicht vom Staatsministerium des Innern, wie in Art. 11 Abs. 3 P. St. G. B. vorgesehen, für den Kraftverkehr die Form der Bekanntmachung durch Warnungstafeln bindend vorgeschrieben ist, besteht in Bayern keine Handhabe anzunehmen, daß beim Fehlen eines Sperrschildes überhaupt keine strafbare Handlung möglich ist. S. hierzu Hellingrath S. 197 f.

4) Köhler GS. 95/467.

5) Das Fehlen einer nach § 30 Abs. 3 KVO gebotenen Tafel hindert die Bestrafung nicht, wenn der Täter die Verkehrsbeschränkung kannte: OLG Dresden 1. 135/30.

6) Was dann der Fall ist, wenn es sich um eine örtliche Beschränkung auf einer Wegstrecke handelt, die vom Wohesitz des Kraftfahrers weitab entfernt liegt (OLG. Hamburg v. 17.11.27., DAR 1928 Sp. 159, Oberländer S. 156).

7) Mit RG und KG gegen B.Ost.LG.

8) So brauchen die Warnungstafeln nicht „der unter den Ländern

ein fahrlässiger Verstoß gegen ein Verkehrsverbot, auf das durch Warnungstafel hingewiesen ist, bei denjenigen, denen die Kenntnis des Verbots nicht schon ohne Vorhandensein einer Warnungstafel zugemutet wird, nur dann gegeben, wenn „die Tafel rechtzeitig und sicher erkennbar angebracht ist“ [1]).

3. Die Berufsfahrlässigkeit.

Das Strafrecht kennt, wie hervorgehoben, im Gegensatz zum Zivilrecht keine Abstufung der Fahrlässigkeit. Diesen Grundsatz bringt auch der Hinweis darauf nicht zu Fall, daß in § 222 Abs. 2 und § 230 Abs. 2 RStGB. die unter Verletzung einer Berufspflicht begangene Fahrlässigkeit mit einer schwereren Strafe bedroht ist. Die sogenannte Berufsfahrlässigkeit [2]), die bei § 230 RStGB. für den Täter dadurch an Bedeutung gewinnt, daß im Falle ihrer Bejahung die fahrlässige Körperverletzung auch ohne Strafantrag verfolgt werden kann (§ 232 RStGB) [3]), stellt keine schwerere Fahrlässigkeit dar, „denn sie kann in ihrer gesetzlichen Strafwürdigkeit bei dem gleichen Strafminimum anheben, wie diejenige Fahrlässigkeit, welche ohne Uebertretung einer Berufspflicht zustande kommt“ [4]). Es entstehen also für den Begriff der strafrechtlichen Fahrlässigkeit keinerlei Schwierigkeiten, wenn man berücksichtigt, daß im Strafgesetzbuch nur ausgesprochen ist, der Richter könne [5]) bei der Berufsfahrlässigkeit von der Möglichkeit einer nach oben erweiterten Strafgrenze gegebenenfalls Gebrauch machen. Die Natur dieser Bestimmung als Kann-Vorschrift ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie die auch hier so

---

vereinbarten Form und Farbe zu entsprechen; doch handelt der Fahrer, der sich auf das Vorhandensein gerade solcher Tafeln verläßt, nicht ohne weiteres fahrlässig“ (Grau S. 74).

1) Grau a. a. O.; s. zu dieser Frage auch Lechner in A u. K 16/143, der die hier vertretene Ansicht, daß § 30 Abs. 3 KVO lediglich für die Schuldfrage Bedeutung habe, im Ergebnis teilt.

2) Bei der Berufsfahrlässigkeit ist eine Pflicht verletzt, die — allgemein ausgedrückt — einen Beruf entspringt. Unter diesen Begriff „Beruf“ i. w. S. fallen die Unterbegriffe: „Amt“, „Beruf“, i. e. S. und „Gewerbe“ mit dem Unterschied, daß unter „Amt“ hauptsächlich (anders RG, s. LPZ. Komm. Anm. 9 zu § 222) die Tätigkeit in öffentlichen Berufstellen (als Beamter!), unter Beruf i. e. S. dagegen die Tätigkeit in selbständiger Berufsausübung verstanden wird, die meist mit der letzten Berufsart, dem Gewerbe, das allgemein als auf Erzielung eines Erwerbs gerichtet erklärt wird, zusammenfällt. Daß die Tätigkeit eine mehr oder minder dauernde ist, wird bei diesen Begriffsbestimmungen ebenso vorausgesetzt, wie daß sie die Haupttätigkeit ist (im Gegensatz zum Nebenamt, Nebenberuf, Nebengewerbe); s. hierzu Hellingrath S. 155 f. und Weber in JW 29/2026.

3) Ebenso im Entw. 27 § 269 (s. JW. 29/2794).

4) Köhler, Probleme S. 189.

5) Ein Punkt, auf den die Rechtsprechung, nicht zuletzt die des Reichsgerichts, leider wiederholt viel zu wenig Bedacht genommen hat.

notwendige Anpassung an den Einzelfall nicht nur ermöglicht, sondern geradezu zur Aufgabe macht. Es gibt Fälle, in denen dem Täter ein Schuldvorwurf überhaupt nur deswegen gemacht werden kann, „weil ihm vermöge seines Berufs (Amts, Gewerbes) überdurchschnittliche Erfahrungen zu Gebote standen, oder er eine erhöhte Anstrengung zur Sorgsamkeit" zu gewährleisten hatte, „deren Beobachtung von anderen Personen nach den Anschauungen des Verkehrs nicht zu fordern ist" [1]), kurz gesagt, Fälle, in denen von einer Fahrlässigkeit überhaupt erst mit Rücksicht auf besondere Pflichten des Berufstätigen gesprochen werden kann [2]). Diese Kennzeichnung der Grenzfälle enthält gleichzeitig in zugespitzter, aber ob ihres Grenzcharakters besonders deutlich herausgearbeiteter Form die Rechtfertigung und den Grund für die Möglichkeit der Straferhöhung bei der Berufsfahrlässigkeit [3]).

Nach der Rechtsprechung [4]) beginnt die Berufsfahrereigenschaft „mit der Vollendung der Ausbildung [5]) und endet mit der dauernden Aufgabe der Amts-, Berufs- oder Gewerbetätigkeit" [6]). Zu welchen Härten eine schematische Verurteilung innerhalb dieses Strafrahmens führen muß, ist am besten zu erkennen, wenn man den nicht seltenen Fall ins Auge faßt, daß der angeklagte Kraftfahrer erst vor ganz kurzer Zeit den Führerschein erworben hat, infolge seines Berufs aber bereits als Berufsfahrer gilt.

Bei der jeweiligen Untersuchung der Frage, ob eine Ueberschreitung der Berufspflicht gegeben ist, ist nicht ausschlaggebend das Ergebnis einer Nachforschung dahingehend, ob der Kraftfahrer sich in unmittelbarer Ausübung seines Berufs befand. Die Grenzen der Berufsfahrereigenschaft sind so weit gezogen, daß es nur einer Beziehung zwischen der fraglichen Fahrt, in deren Verlauf eine nach § 222 oder 230 RStGB strafbare Handlung vorfiel, und der berufsmäßigen Ausübung des Kraftfahrens bedarf, um die Annahme zu rechtfertigen, daß eine Berufspflicht verletzt ist [7]). So ist es

1) Köhler, Probleme S. 190.

2) Nach der amtlichen Begründung des Entw. 27. Der Entw. 27 sieht deshalb für die Fahrlässigkeitsdelikte ohne Abgrenzung besonderer Fälle einheitlich Gefängnisstrafe vor, während er eine höhere als die normalerweise vorgesehene dreijährige Freiheitsstrafe auch da vorschlägt, wo eine besondere Berufspflicht nicht verletzt ist (aus Kleffel in A. u. K. 13/1069 f.). S. auch Isaac S. 440.

3) Am deutlichsten ist die Formulierung Hellingraths S. 155: „§ 222 Abs. 2 und § 230 Abs. 2 RStGB. verlangen . . . . . zwar kein erhöhtes Sollen, setzen aber eine im Hinblick auf die erworbene Sachkunde erhöhtes Können voraus . . . . . ".

4) S. z. BOstLG. v. 30. 10. 28, ferner BOLGSt. 29/225.

5) D. i. in der Regel mit der Erlangung des Führerscheins.

6) Hellingrath S. 157.

7) s. Kleffel a. a. O; nach Bezold in A. u. K. 14/1813 sind Berufsfah-

auch zu erklären, daß ein Kraftfahrer, der in Ausübung seines Berufs zu fahren pflegt, nicht nur bei Berufsfahrten in der Lage ist, eine Berufspflicht zu übertreten, sondern auf allen seinen Fahrten überhaupt[1]). Diese in der Rechtsprechung herrschende Auffassung ist vom Standpunkt der besonderen Erfahrung des Berufsfahrers zu vertreten; denn die Verkehrserfahrung[2]), die sich der Kraftfahrer durch seine Fahrten in Ausübung seines Berufs gesammelt hat, steht ihm auch bei außerberuflichen Fahrten zur Seite. Ebenso zu rechtfertigen ist die Annahme der Fortdauer der Berufsfahrereigenschaft in einer Zeit, in der der Kraftfahrer seinen Beruf vorübergehend — freiwillig oder unfreiwillig — aufgegeben hat, also etwa, wenn er eine Zeit lang arbeitslos war oder wenn er während der Zeit seiner Arbeitslosigkeit seine Berufstätigkeit gelegentlich einmal ausübt[3]).

Stark bekämpft[4]) ist dagegen die Auffassung der Rechtsprechung der meisten Gerichte, nach der selbst derjenige als Berufsfahrer gilt, „für den sich das Fahren eines Kraftfahrzeugs nur als eine Hilfs- oder Nebentätigkeit zur Amts-, Berufs- oder Gewerbeausübung darstellt, soweit es nicht nur ausnahmsweise, sondern in regelmäßiger Verbindung mit der Amts-, Berufs- oder Gewerbeausübung vorgenommen wird“[5]). Als Hilfs- oder Nebentätigkeit wird das Kraftfahren dann bezeichnet, „wenn der Berufsausübende oder Gewerbetreibende ohne Zuhilfenahme des Kraftfahrzeugs nicht in der Lage wäre, seinem Beruf oder Gewerbe die gewünschte Ausdehnung zu geben“[6]). Daß diese gekünstelte Gedankenführung sehr oft zu unbefriedigenden Ergebnissen führt, erhellt aus zahlreichen bisher vorgekommenen Fällen[7]), sowie aus der Nutzanwendung, daß nur derjenige Berufstätige nicht als Berufsfahrer angesehen wird, der ganz ausnahmsweise und aus-

---

rer: Berufs- oder gewerbemäßige Kraftwagenführer, Fahrlehrer, berufsmäßige Rennfahrer, Fabrikeinfahrer, amtliche Sachverständige, Reparaturwerkstätteninhaber, Kraftfahrzeugfabrikanten und -händler.

1) S. RGSt. 59/269; strittig bei Handlungen Gewerbetreibender außerhalb ihrer Gewerbsausübung (bejahend RG. v. 25. 10. 27); unrichtig Bezold in A. u. K. 14/813 B II 2. Das Gesagte gilt auch für das Fahren mit einem Fahrzeug, das einer Klasse angehört, für die der Kraftfahrer keinen Führerschein hat (RG. in JW 30/2862 f.). Die Führerscheinklasse hat auf die Berufsfahrereigenschaft nur dann Einfluß, wenn z. B. ein Chauffeur ein Motorrad fährt (RGST. 64/416), nicht wenn etwa ein Personenwagenchauffeur einen Lastwagen fährt oder umgekehrt.

2) Die „bessere Einsicht“ nach § 269 Entw. 27.

3) s. Hellingrath S. 157.

4) s. Isaac, S. 140, Müller S. 612 f.

5) RGSt. 59/269, 62/122 (bei Hellingrath S. 156).

6) Oberländer S. 43.

7) s. RGSt. 61/299, 62/122 usw.

hilfsweise ein Kraftfahrzeug in Berufsausübung führt[1]), ferner derjenige dessen Betätigung als Kraftfahrer nur durch den Beruf veranlaßt ist, insbesondere nur die Aufnahme der Berufstätigkeit ermöglichen soll[2]), sowie natürlich derjenige, der sein Kraftfahrzeug überhaupt nicht zur Ausübung seines Berufes benützt. In allen anderen Fällen soll der Berufstätige der Strafschärfungsmöglichkeit des § 222 Abs. 2 und § 230 Abs. 2 RStGB. unterliegen, weil bei ihm ohne weitere Untersuchung vorausgesetzt wird, daß er größere Erfahrung im Führen eines Kraftfahrzeugs besitzt als ein Kraftfahrer, der nur Vergnügungsfahrten unternimmt. Besonders bedenklich — gerade vom Standpunkt der schematisch angenommenen größeren Sachkunde — ist es aber, auch dann, wenn das Kraftfahren lediglich Hilfs- oder Nebenverrichtung zur Berufsausübung ist, nicht einmal einen Unterschied zwischen Fahrten zur Ausübung des Berufs und vollkommen außerberuflichen Fahrten zu machen[3]) denn das Kraftfahren als Hilfs- oder Nebentätigkeit wird unter ganz anderen Gesichtspunkten, von einem ganz anderen Interessenstandpunkt aus, meist auch viel seltener betrieben, als das hauptberufsmäßige Kraftfahren, sodaß es ungerecht erscheint, den Kraftfahrer im Hilfs- oder Nebenberuf dem berufsmäßigen Kraftfahrer in jedem Punkt und ohne einschneidende Einzelberücksichtigung gleichzustellen[4]). Das darf nur geschehen, wenn tatsächlich das Kraftfahren besonders ausgiebig betrieben wird[5]). Dazu ist zweierlei erforderlich; zunächst, daß es eine notwendige Vorraussetzung für die volle Entfaltung des in Frage stehenden Hauptberufs, ja geradezu einen „wesentlichen Bestandteil" des Hauptberufs darstellt: der Hauptberuf und das Kraftfahren können nicht von einander getrennt werden, ohne daß der Hauptberuf in seiner vollen Durchführungsmöglichkeit empfindlich beeinträchtigt zu werden pflegt[6]) (objektives Moment). Außerdem muß das Kraftfahren im Nebenberuf im gegebenen Falle in einem Umfange ausgeübt werden, daß

1) RG. v. 17. 10. 29. (Hellingrath S. 157).

2) RGSt. 59/269; also nur dann, wenn der Beruf dauernd an einem gleichbleibenden Ort (Kanzlei, Büro, Werkstatt, Fabrik, Kontor, Ladengeschäft usw.) ausgeübt wird.

3) s. RGSt. 59/269.

4) Zu weit geht das OLG Hamm v. 15. 5. 29. (Oberländer S. 142); durch dieses Urteil würde die Möglichkeit geschaffen, daß z. B. ein Taxichauffeur, der wegen schlechter Geschäftslage nur wenig zum Fahren kommt, als Berufsfahrer gilt, nicht dagegen ein Reisender, der tagtäglich Kunden an verschiedenen Orten im Kraftwagen besucht.

5) s. zum Folgenden auch Müller S. 614, der zu ähnlichen Ergebnissen kommt.

6) Auch auf dem Lande kann z. B. ein prakt. Arzt seine Praxis heute noch ohne Kraftfahrzeug ausüben.

darauf nicht nur ein verhältnismäßig großer Teil der Berufszeit bereits entfallen ist, sondern auch regelmäßig noch entfällt (subjektives Moment)[1]).

Die gegenwärtige ungenaue und weite Grenzziehung der Berufsfahrereigenschaft beim Kraftfahrer ist völlig unbefriedigend und auf die Dauer unhaltbar. Im Ergebnis wäre es das Gleiche, wenn man etwa aus dem Gesichtspunkt der Gefährlichkeit heraus auf jeden geprüften Kraftfahrer die Strafschärfung des § 222 Abs. 2 und § 230 Abs. 2 RStGB anwenden wollte, da ja der Kraftfahrer durch den Besitz des Führerscheins dokumentiert, daß er Verkehrskenntnisse hat, an deren Vorhandensein das Bestehen der Fahrprüfung und damit die Erteilung des Führerscheins geknüpft ist[2]).

---

1) Darin liegt: 1. das Kraftfahren muß zum Beruf gerechnet d. h. auf die Berufszeit angerechnet werden (daher keine Berufsfahrt die Fahrt des Arbeiters oder Angestellten von und zur Arbeitsstätte!); 2. auf das Kraftfahren muß eine verhältnismäßig große Zeitdauer entfallen: wenn jemand in der Woche 60 Stunden arbeitet und davon durchschnittlich nur 2—6 Stunden verfährt, so ist er nicht Berufsfahrer, wohl aber, wenn er 12, 15 und mehr Stunden in der Woche mit dem Kraftfahren zubringt.

2) Die Folge wäre nur, daß kaum mehr jemand die Fahrprüfung machen würde. — Falsch ist die Ansicht des RG in JW 30/2860, daß der Kraftfahrer, dem der Führerschein entzogen ist, kein Berufsfahrer mehr sei; richtig RG in JW 30/2862 f. Zu weit geht Arndt in JW 30/2863, wenn er sagt, der Besitz eines Führerscheins sei für die Bejahung oder Vereinung der Berufsfahrerfrage unerheblich; richtig in dieser Hinsicht RG in JW 31/886 f. Vgl. auch die Ansicht Exners über die Bedeutung des Führerscheins S. 577 (s. unten S. 66 N. 5). Einzelheiten über die Berufsfahrerfrage siehe bei Hellingrath S. 156, Oberländer S. 142, Fulle S. 103, Müller S. 912 ff. und Isaac S. 439 f.

IV. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers bei Nebentäterschaft.

A. Einleitung.

So geläufig der Begriff des mitwirkenden Verschuldens dem Zivilrecht ist, so fremd ist er dem Strafrecht. Die Erklärung hiefür liegt auf der Hand. Im Zivilprozeß stehen sich die Interessen zweier gleichwertiger Parteien gegenüber. Handelt es sich um einen Rechtsstreit aus Anlaß eines Verkehrsunfalls, so tritt der Anspruch des Verletzten auf Schadenersatz dem Interesse des Verletzers entgegen, aus dem Grunde mitwirkenden Verschuldens nicht für den gesamten Schaden aufkommen zu müssen oder — im Falle gegenseitiger Verletzung eines Rechtsgutes — seinerseits Schadenersatz zu erlangen. In der Natur dieser widerstrebenden Interessen liegt das Verlangen nach einem gegenseitigen gerechten Ausgleich, wozu § 254 BGB auf dem Wege über § 9 KFG die Möglichkeit bietet. Im Zivilprozeß wird die Berechtigung der beiderseitigen, einander entgegengesetzten Bestrebungen genau abgewogen, dadurch, daß der Grad des auf jeder Seite vorliegenden Verschuldens festgestellt wird. Auf Grund dieser Untersuchung können dann die beiderseitigen Forderungen gegeneinander abgeglichen, ganz oder zum Teil gegeneinander aufgerechnet werden; es kommt als Endergebnis zu einem Ausgleich zwischen den Parteien,

Nichts aber wäre verfehlter als solch einen Ausgleich im Sinne des Zivilrechts ohne weiteres auch für den strafrechtlichen Kraftverkehrsprozeß anzustreben. Im Sinne des Strafrechts ist es gelegen, daß sich im Strafprozeß nicht zwei gleichwertige Parteien gegenüberstehen, sondern daß der Einzelne der Gesamtheit gegenübertritt, dem Staat, dem öffentlichen Interesse, das durch den Staatsanwalt vertreten wird. Im Strafprozeß gilt es nicht den Schaden der an dem Verkehrsunfall Beteiligten wieder gut zu machen, sondern es handelt sich darum, die Allgemeinheit der Staatsbürger vor solchen Verkehrsunfällen möglichst zu schützen, die Gefahr, die von ihnen droht, für die Zukunft nach Möglichkeit zurückzudämmen [1]). Im Strafprozeß wird auf Grund des staatlichen

1) Zum mindesten muß eine unverhältnismäßig große Ausbreitung dieser Gefahr verhütet werden, besonders im Kraftverkehr, in dem sich die

Strafanspruchs gestraft. Während sich die Parteien im Zivilprozeß genau so diametral gegenüberstehen wie bei dem etwa vorausgegangenen Zusammenstoß und durch Klärung ihres Schuldanteils ihre gegenseitigen Ansprüche feststellen lassen, wird der Strafprozeß in der Regel von einem „Dritten", dem Staat, geführt. Obwohl dieser Dritte an dem Unfall weder mittelbar noch unmittelbar beteiligt ist, nimmt auch er ihn zum Anlaß eines Antrags auf gerichtlichen Entscheid, und zwar im Wege des Strafverfahrens, in dem sogar auf Grund der überragenden Stellung dieses Anklägers die an dem Verkehrsunfall beteiligten Personen nicht selten in die Lage kommen können, nebeneinander auf der Anklagebank Platz nehmen zu müssen[1]).

Infolge dieser Sachlage kommt dem Wirken des einzelnen Unfallbeteiligten eine ganz andere Bedeutung zu. Im Strafprozeß ist das Verschulden nicht geeignet, die Haftung gegenüber anderen Unfallbeteiligten zu regeln, sondern vielmehr die strafrechtliche Verantwortlichkeit gegenüber dem Staat und seinem Strafanspruch. Regelmäßig ist im Strafprozeß das Verschulden eines anderen Unfallbeteiligten nur für das Strafausmaß ausschlaggebend; es ist für sich allein noch nicht geeignet, die Strafbarkeit auszuschließen[2]). Jede Strafe wird für jeden Unfallbeteiligten einzeln ausgesprochen.

Im Anschluß hieran stößt man auf die brennendste Frage des ganzen Problems des Kraftverkehrsstrafprozesses, nämlich auf die Frage, wie es mit dem Verschulden steht. Kann auch das Verschulden gleich dem Ausspruch der Strafe bei jedem Unfallbeteiligten immer unabhängig von dem anderen festgestellt werden? Vor noch nicht allzu langer Zeit ist diese Frage von der obersten Rechtssprechung ganz entschieden bejaht worden mit dem Satz: „Auf mitwirkendes Verschulden kann sich der Angeklagte nicht berufen"[3]). Wenn jetzt allmählich die Gerichte zu anderen Er-

---

Zahl der Kraftfahrzeuge ständig steigert und damit auch die Möglichkeit von Verkehrsunfällen.

1) Auf Anordnung des Generalstaatsanwalts von Nürnberg z. B. sind im Rahmen der §§ 152, 170 RStPO. sämtliche Unfallbeteiligte öffentlich anzuklagen. Leider hat sich diese vorbildliche Maßnahme noch nicht an allen Gerichten eingebürgert. Ihr Wert liegt vor allem in der Vermeidung des Umstands, daß ein Beteiligter, der womöglich anschließend auf Grund des Strafurteils mit Erfolg einen Zivilprozeß gegen den angeklagten Kraftfahrer durchführt, im Strafverfahren als Zeuge auftritt und sehr subjektiv gefärbte Aussagen macht, wenn er auch nach Maßgabe des § 57 Z. 3 RStPO unbeeidigt zu vernehmen ist.

2) siehe RG v. 21. 5. 28 (III. D 55/28). Auch im Zivilrecht entbindet die Tatsache des Mitverschuldens allein noch nicht von der Pflicht der Schadenersatzleistung.

3) siehe Rspr. bei Buckwitz in A. u. K. a. a. O.

gebnissen kommen, so ist es darauf zurückzuführen, daß sich mehr und mehr die Einsicht Bahn bricht, daß man sehr oft auch im Strafprozeß nicht um die Berücksichtigung des Verhaltens anderer am Unfall Beteiligter herumkommt[1]), will man eine Häufung offensichtlich ungerechter Strafurteile vermeiden. Es liegt eben in der Natur der Verkehrsunfälle, daß sie durch ein Zusammenwirken mit äußeren Umständen zustandekommen. Und so wäre es geradezu widersinnig, wollte man das Einzelverschulden grundsätzlich aus dem Zusammenhang, in den es hineinverflochten ist, herauslösen und es erst nach solcher Trennung für sich allein bestrafen, statt die Trennung nur so weit durchzuführen, als sie das Bild des Tatbestands nicht verzerrt, sondern die Erkenntnis des gegenseitigen Kausalzusammenhangs oder Verschuldens schärft[2]) und hinsichtlich des Strafausspruchs unumgänglich erscheint. —

Bei der Feststellung derjenigen Personen, deren Wirken neben dem des Kraftfahrers im Verkehr zu Ereignissen führen kann, die dem Kraftfahrer eine strafrechtliche Verantwortlichkeit, aufzuerlegen geeignet sind, wird man die grundsätzliche Unterscheidung machen müssen zwischen solchen Personen, die sich neben dem Kraftfahrzeugführer in dem Fahrzeug selbst befinden (Mitfahrer), und solchen, die sich außerhalb des fraglichen Kraftfahrzeugs befinden.. Um diese Außenstehenden zu erfassen, muß man von der Tatsache ausgehen, daß sich in Deutschland der Kraftfahrzeugverkehr noch nicht auf eigenen Kraftverkehrsstraßen, sondern auf den öffentlichen Wegen[3]) des allgemeinen Fahrverkehrs[4]) abwickelt. § 1 No. 11 KVO erkennt hinsichtlich dieser Wege offizielle „Wegebenutzer" an und zählt unter dieser Bezeichnung auf: „Schienenfahrzeuge, Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge (einschl. Kleinkrafträder), Radfahrer, Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge, sowie getriebene oder geführte Tiere, ausgenommen Hunde." Als Personen, deren Verhalten für den Tatbestand eines Verkehrsdelikts in Frage kommen kann, haben folglich jeweils die „Führer" dieser Wegbenutzer mit Ausnahme der Radfahrer und Reiter zu

1) Damit soll nicht die von Exner S. 581 mit Recht bekämpfte Uebertragung zivilrechtlicher Gesichtspunkte auf das Strafrecht gutgeheißen werden. Was Exner bekämpft, sind Haftungsgrundsätze, die mit der vorliegenden Frage nichts zu tun haben.

2) Das wird dann der Fall sein, wenn man sich die Frage vorzulegen hat: Wäre wohl der Tatsachenverlauf genau so, wenn hier oder da überhaupt kein Verschulden gewirkt hätte? Oder: was hätte es wohl zur Folge gehabt, wenn der eine oder andere Teil sich in dieser oder jener Weise verhalten hätte? Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß solche Fragen nur in besonders kompliziert gelagerten Fällen akut werden können.

3) „Weg" im allgemeinsten Sinn; deshalb fallen hierunter auch „Plätze, Brücken und Durchgänge" (§ 1 No. 10 KVO).

4) Im Gegensatz zu den abgetrennten Fußwegen, Radfahrwegen usw.

gelten, darüber hinaus jedoch auch diejenigen Personen, die den Verkehr auf den öffentlichen Straßen zu leiten haben (Verkehrsbeamte) und endlich noch Fußgänger, die sich auf der Fahrstraße befinden. Alle diese Personen faßt man zweckmäßig mit dem einheitlichen Ausdruck „Verkehrsbeteiligte" oder „Verkehrsteilnehmer" [1]) zusammen. Daß diese Personen, sofern an der Herbeiführung eines Verkehrsunfalls beteiligt, „verletzt [2]) sind, kann für sie höchstens bei körperlicher Verletzung [3]) als mildernder Umstand in Betracht kommen, ist demnach für die Tatbestände, die bei Verkehrsdelikten möglich sind, kein wesentliches Merkmal; es kann deshalb bei der Untersuchung, die sich nur auf die Kausalität und die Schuldfrage erstrecken kann und darf, unberücksichtigt bleiben, umsomehr, als nicht jede Beteiligung notwendigerweise eine Verletzung — nicht einmal in dem weiten Sinn des strafrechtlichen Begriffs — mit sich bringt und auch jemand verletzt sein kann, der an der Verwirklichung des Tatbestands gänzlich unbeteiligt war.

Was weiterhin die Art des Verschuldens bei Handlungen, begangen durch mehrere Personen, anlangt, so ist es an und für sich möglich, daß Fahrlässigkeit auf der einen Seite mit Vorsatz oder Fahrlässigkeit auf der anderen Seite, Vorsatz auf der einen Seite mit Vorsatz oder Fahrlässigkeit auf der anderen Seite zusammentrifft. Da hier jedoch lediglich Fälle aus dem alltäglichen Verkehrsleben zur Debatte stehen, kann die Berücksichtigung des Vorsatzes von vornherein ohne weiteres ausgeschieden werden [4]). Infolge der großen Gefahr, der sich der Täter selbst bei Herbei-

---

1) Verwendet z. B. vom BOst. LG. in JW 29/2059.

2) Im strafrechtlichen Sinne; Begriff siehe oben Seite 9, N. 1.

3) Fahrlässige Beschädigung von Sachen ist strafrechtlich nicht geschützt!

4) Köhler spricht in JW 27/1523 von der eventuell möglichen Mutwilligkeit, ein nachfolgendes Kraftfahrzeug nicht vorbeizulassen, jedoch nur im Hinblick auf Radfahrer und Fußgänger. Viel häufiger trifft man solches Verhalten bei Kraftfahrzeugen untereinander. Jedoch zeigt der Fall des RG in JW 29 2822, daß es in der Regel ein aussichtsloses Unterfangen darstellt, die Absichtlichkeit des Nichtvorlassenwollens nachzuweisen. Jedenfalls würde ein dahingehendes Verhalten nur auf die vorsätzliche Uebertretung einer Vorschrift der KVO. hinauslaufen, nicht aber — worauf es ankommt — auf vorsätzliche Verwirklichung der Tatbestände der Tötung, Körperverletzung, Sachbeschädigung usw; denn infolge der hohen Eigengefahr wird auch durch die Häufigkeit mutwilliger Verhinderung der Vorfahrt an der Unwahrscheinlichkeit mutwilliger Herbeiführung von Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeugen nichts geändert. Ob aber die Vorschriften der KVO. fahrlässig oder vorsätzlich übertreten werden, ist nach dem Wortlaut ihres Strafrahmens in § 21 KFG. völlig belanglos. Uebrigens ist im RG in Jur. Rdsch. 1930/1682 ausgesprochen, daß der Kraftfahrer mit mutwilligem Verhalten anderer Wegebenutzer nicht rechnen muß.

führung eines Verkehrsunfalls als Verkehrsbeteiligter[1]) zumeist auszusetzen hat, sind im Verkehrsleben Fälle, denen Vorsatz auch nur in der Form des dolus eventualis zugrundeliegt, so wenig bekannt, daß eine Stellungnahme zu ihnen vollkommen abwegig wäre, zumal sie außerdem kaum eine grundsätzliche Schwierigkeit aufzuweisen haben[2]). Damit gelangt man zu dem Ergebnis, daß die vorliegende Untersuchung darauf hinausläuft, klarzustellen, wann auf Seiten des einen an einem Verkehrsunfall Beteiligten, der hier in erster Linie interessiert und der in jedem Falle als Kraftfahrer angenommen wird, Fahrlässigkeit vorliegt und wann nicht. Diese Erkenntnis wird nur dadurch ermöglicht, daß man prüft, in welchen Fällen und in welchem Maße das Verhalten anderer an dem Verkehrsunfall Beteiligter auf die strafrechtliche Verantwortlichkeit des beteiligten Kraftfahrers Einfluß haben kann.

B. Die Nebentäterschaft.

Mit dem Ausschluß der Vorsatzfälle aus der nachfolgenden Darstellung ist gleichzeitig eine weitere wichtige Einschränkung zu machen: es kommen sohin nur Fälle in Frage, in denen ein einverständliches Handeln, eine Mittäterschaft fehlt[3]). In der Natur des Verkehrsunfalles liegt es, daß die an dem Unfall Beteiligten völlig unabhängig voneinander wirken[4]), nämlich als sogenannte Nebentäter[5]).

1. Die unmittelbare und die mittelbare Nebentäterschaft.

Vom Standpunkt des Erfolgs aus hat man zwei grundsätzliche Möglichkeiten der Nebentäterschaft auseinanderzuhalten: ent-

1) Damit scheiden die Fälle vorsätzlicher Transportgefährdung nach § 316 RStGB. (z. B Fall Schlesinger, Fall Matuschka) aus, da die Täter hier nicht „Verkehrsbeteiligte“ sind.

2) Angenommen, es läge bei einem Verkehrsunfall bei dem einen Beteiligten Vorsatz, bei dem anderen Fahrlässigkeit vor, so ist klar, daß die Tendenz besteht, den vorsätzlich Handelnden möglichst schwer, den fahrlässig Handelnden entsprechend seiner geringen Schuld möglichst leicht zu bestrafen.

3) Nach der herrschenden Meinung gibt es keine fahrlässige Mittäterschaft (RG. in ständiger Rechtssprechung, siehe RGSt. 59/246, ferner OLG Dresden v. 30. 4. 29 und OLG Frankfurt v. 20. 8. 29). Die Anschauung Exners, der S. 572 f. gegen diese Meinung auftritt, kann hier unerörtert bleiben, da im Kraftverkehrsrecht Mittäterschaft in dem von ihm entwickelten Sinne nicht vorkommt. Auch daß nur auf einer Seite Mittäterschaft vorliegt, ist nach Lage der Dinge im Verkehr unmöglich (alle Straßenfahrzeuge werden von nur einer Person „geführt“).

4) Entweder aktiv (handeln) oder passiv (unterlassen).

5) s. hierzu Frank S. 117 f.

weder hängt das Wirken jedes Teiles unmittelbar mit dem Erfolg zusammen — der Erfolg liegt inmitten des Gesamtwirkens, das Wirken der einzelnen Teile ist einander entgegengerichtet (unmittelbare Nebentäterschaft) — oder der Erfolg wird nur von dem Wirken eines Teiles unmittelbar betroffen — das Wirken der anderen Teile liegt mit diesem unmittelbaren Wirken auf einer Seite, es betrifft den Erfolg nur mittelbar durch das den Erfolg unmittelbar berührende Wirken als Durchgangspunkt (mittelbare Nebentäterschaft.

Der im Verkehrsleben immer wiederkehrende Fall unmittelbarer Nebentäterschaft ist der Zusammenstoß zwischen einem Fahrzeug und einem anderen Wegbenutzer oder Verkehrsbeteiligten. Ein Fall mittelbarer Nebentäterschaft liegt dagegen etwa vor, wenn ein Fahrgast dem Kraftwagenführer ins Steuer greift und dadurch einen Unfall herbeiführt.

Aus diesen beiden Schulfällen ist der Unterschied ersichtlich, zu dem die bei den zwei Nebentäterschaftsarten verschiedene Wirkungsweise der Handlungen bezw. Unterlassungen führt: bei der unmittelbaren Nebentäterschaft richtet sich der Erfolg gegen die Nebentäter selbst („Zusammenstoß"!), bei der mittelbaren Nebentäterschaft ist der Erfolg nicht auf den Kreis der Nebentäter beschränkt, sondern er betrifft auch die Außenwelt[1]). Von Interesse ist dabei die Frage, ob das Objekt der Außenwelt, gegen das sich das nebentäterische Wirken wendet, ein Verkehrsbeteiligter ist oder nicht; denn es besteht die Möglichkeit, daß der angegriffene Verkehrsbeteiligte seinerseits als unmittelbarer Nebentäter in Frage kommt, wie etwa folgender Fall zeigt: „Der Kraftwagenführer A. überläßt das Steuer des Wagens der Frau B., der Gattin des Eigentümers, die im Fahren noch unsicher und behördlich nicht geprüft ist. Infolge ihrer Ungeübtheit kommt es zu einem Zusammenstoß mit einem Radfahrer . . . . ."[2])

Man erkennt ohne weiteres, daß das Wirken des Kraftwagenführers A. mittelbar, das des Radfahrers und der Frau B. unmittelbar zu dem Erfolg beigetragen hat. Frau B. bildet durch ihr Wirken sozusagen den Durchgangspunkt für das mittelbare Wirken des A; damit ermöglicht sie, daß das Wirken des A. (die Ueberlassung des Steuers) überhaupt Einfluß auf den Erfolg gewinnt.

Es gibt auch Fälle, in denen der Durchgangspunkt des mittelbaren Wirkens von dem Kraftfahrer gebildet wird, z. B. in dem vorerwähnten Fall, daß ein Mitfahrer in die Steuerung des Kraftfahrzeugs eingreift und es dadurch zu einem Verkehrsunfall kommt.

---

1) Dadurch, daß mitfahrende unbeteiligte Personen verletzt werden, wird der Kreis der Nebentäter nicht überschritten.

2) Exner, S. 573: Fall 5 nach RG II B 1080/26.

Hat man bei diesen Beispielen verschiedener Nebentäterschaft, bei denen der als Durchgangspunkt in Betracht kommende Nebentäter dann sowohl bei der einen als auch bei der anderen Art als Exponent einzusetzen ist, mit der Mindestzahl von drei Beteiligten zu tun, so sind unter ihnen immer zwei unmittelbare Nebentäter gegeben; mittelbar beteiligt kann hier nur einer sein. Bei Vermehrung der Beteiligten kann sich die Zahl der mittelbaren Nebentäter erhöhen, so z. B. ebenfalls auf zwei, wenn man in obigem Beispiel nicht einen Radfahrer einsetzt, sondern ein Kraftfahrzeug, in dessen Steuerung ein Mitfahrer angesichts des unsicheren Fahrens der Frau B. eingreift und so erst recht einen Zusammenstoß herbeiführt.

Im Anschluß hieran ist eine Abart der mittelbaren Nebentäterschaft zu erörtern. Es handelt sich um einen notstandsähnlichen[1]) Fall, wie er kurz folgendermaßen wiederzugeben ist: Ein Kraftfahrer kommt durch unvorsichtiges Verhalten in Gefahr, mit einem anderen ebenfalls unvorsichtig handelnden Verkehrsteilnehmer zusammenzustoßen; zur Vermeidung des drohenden Zusammenstoßes lenkt er sein Fahrzeug zur Seite, kann aber infolge des vorausgegangenen unvorsichtigen[2]) Fahrens nicht verhindern, daß sein Fahrzeug auf Grund der plötzlich angewandten Abwehrmaßnahmen nunmehr einen anderen Unfall erleidet.

Obwohl man bei diesem Fall nach dem Tatbestand, der für die unmittelbare Nebentäterschaft typische Merkmale beibringt, anfänglich geneigt sein könnte, unmittelbare Nebentäterschaft anzunehmen, wird man sich schließlich doch von dem Charakter des Erfolgs leiten lassen müssen. Denn der Erfolg entsteht hier ja gerade dadurch, daß der Kraftfahrer den normalen Lauf der Dinge, gerichtet auf einen Zusammenstoß mit dem anderen Verkehrsbeteiligten, mit allen Mitteln zu ändern sucht und ein Ausweichen in die „Außenwelt," ein Loskommen von der durch den anderen

---

1) Notstand nach § 54 RStGB kann nicht angenommen werden, da die Gefahrlage keine unverschuldete ist (siehe hierzu auch RG v. 26. 3. 28 in R.d. K. 1928/148). Notwehr scheidet deshalb aus, weil es sich nicht um die Verteidigung zur Abwehr eines Angriffs, sondern um die Rettung aus einer Gefahrlage handelt; bei der Notwehr wird die Notlage nur durch den Angreifer verursacht, beim Notstand, bei dem gar kein Angreifer vorhanden zu sein braucht, auch von dem Angegriffenen, wenn auch schuldlos. Ein Fall echter Notwehr liegt im Kraftverkehrsrecht vor in der Form des „Drauflosfahrens" (evtl. mit Gebrauch der Schußwaffe), wenn auf einsamer Landstraße unbekannte Personen, von denen ein Anschlag zu befürchten ist, dem Kraftfahrzeug sich in den Weg stellen (s „Kraftfahrer in Notwehr" von St. A. Dr. May, Bautzen i. d. Bayer. Staatszeitung v. 26. 7. 1931).

2) War dies nicht der Fall, so kommt der vom RG. aufgestellte Grundsatz der Güter- und Pflichtenabwägung in Betracht. S. hierzu: RGSt. 59/404, 61/254, 62/137 und bei Hellingrath S. 92.

Verkehrsbeteiligten drohenden Gefahr anstrebt. Wenn also auch anfänglich das Wirken der beiden Nebentäter gegeneinander gerichtet ist, so wird doch durch das plötzliche Abbiegen des Wirkens seitens des einen Teils (Kraftfahrer) für den ursprünglich drohenden Erfolg ein anderer eingetauscht, von dem aus gesehen das Wirken nur des einen Nebentäters ein unmittelbares ist, das des anderen jedoch ein auf gleicher Seite liegendes mittelbares, womit das Kennzeichen der mittelbaren Nebentäterschaft gegeben ist [1]).

Besonders deutlich wird die Sachlage, wenn man diesen hinhichtlich der Art der Gefahrenabwehr eigentümlich gelagerten Fall in Verbindung mit dem vorhergehenden bringt und folgendes annimmt: Frau B., der von dem Kraftwagenführer A. das Steuer des Wagens überlassen worden ist, erkennt plötzlich, daß ihr ein Zusammenstoß mit dem Radfahrer C. droht; in ihrer Unerfahrenheit reißt sie deshalb das Steuer ruckartig nach links und rennt mit einem entgegenkommenden Kraftwagen, der von D. gesteuert wird, zusammen. Nach diesem Beispiel sind A. und C. mittelbare Nebentäter, B. und D. unmittelbare.

Endlich ist noch die Frage aufzuwerfen, wie es zu beurteilen ist, wenn der Erfolg gegenüber einem Dritten eintritt infolge des Zusammenstoßes, nicht wie bisher angenommen, infolge der Abwehr des Zusammenstoßes. Es sind hier Fälle einschlägig folgender Art: 2 Kraftfahrzeuge stoßen zusammen. Durch die Wucht des Anpralls wird das eine Fahrzeug zur Seite geschleudert und dadurch eine Person verletzt, die am Rande des Bürgersteigs stand oder ging [2]). — In diesen und ähnlichen Fällen, in denen das Verhalten des Dritten (Verletzten [3])) vollkommen passiv ist, wird gar kein Wirken im Sinne des Erfolgs [4]) und damit keine selbständige Nebentäterschaft zu unterstellen sein. Trotzdem kann die Verletzung des Dritten nicht einfach dem Erfolg (Zusammenstoß) als Bestandteil hinzugefügt werden, da ja der Zusammenstoß auf unmittelbarer Nebentäterschaft beruht, deren Erfolg in seiner Art dadurch gekennzeichnet ist, daß er nicht über den Kreis der als Nebentäter unmittelbar Beteiligten hinausreicht. Zu dem richtigen Ergebnis gelangt man, wenn man berücksichtigt, daß es sich in diesem Falle gar nicht um einen

1) Wenn Grenzfälle dieser Art nicht immer richtig analysiert werden, so hat das dank des Umstands, daß beide Arten der Nebentäterschaft die gleiche rechtliche Struktur haben, keinen praktischen Nachteil.

2) s. hierzu RG in JW 30/2868 f.

3) Da der Mitwirkende in keiner Weise „verletzt" zu sein braucht, hat man hier einen Beweis, daß der Verletzte und der Nebentäter nicht immer identisch sind.

4) Das, was der Dritte zum Erfolg beiträgt, ist lediglich seine Existenz.

Erfolg handelt sondern um einen Haupterfolg (den Zusammenstoß) und um einen Nebenerfolg, (die Reflexwirkung des Zusammenstoßes: die Verletzung des Dritten). Hinsichtlich dieses nach Kausalität und Verschulden gesondert zu prüfenden Nebenerfolgs liegt aber nicht unmittelbare, sondern mittelbare Nebentäterschaft vor, und zwar, da von seiten des Dritten ein Wirken weder im Sinne des Haupt- noch des Nebenerfolgs vorliegt, mittelbare Nebentäterschaft ohne Zusammentreffen mit unmittelbarer.

Aber auch der Fall dieses Zusammentreffens ist möglich; er wird immer dann gegeben sein, wenn der Dritte trotz der drohenden Gefahrlage hinsichtlich des Nebenerfolgs sich aktiv betätigt, etwa unsachgemäß handelt[1]). Handelt es sich in diesem Falle bei dem Dritten um einen Kraftfahrer, der angesichts des drohenden Zusammenstoßes zwischen den beiden anderen Wegbenutzern sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig genug zum Stehen bringt, und so teils noch aktiv mitwirkend, teils passiv in Mitleidenschaft gezogen in den Unfall mit hineingerät, so kann sogar unmittelbare Nebentäterschaft mit drei Beteiligten in Frage kommen.

Die mittelbare Nebentäterschaft hat also gegenüber der unmittelbaren entsprechend den nur äußerlich veränderten Umständen keine andere rechtliche Struktur aufzuweisen als diese; dabei macht es keinen Unterschied, daß bei der unmittelbaren Nebentäterschaft jeder in Betracht kommende Nebentäter ein unmittelbar wirkender ist, während bei der mittelbaren Nebentäterschaft die Wirksamkeit des Nebentäters eine mittelbare o d e r unmittelbare sein kann. So ist es auch belanglos, ob bei der mittelbaren Nebentäterschaft der Kraftfahrer derjenige ist, der mittelbar wirkt oder derjenige, der als unmittelbarer Nebentäter in Frage kommt. Was endlich die Zahl der an einem Verkehrsunfall beteiligten Nebentäter anlangt, so genügt es nach dem Vorausgegangenen zusammenfassend zu betonen, daß sie keiner Beschränkung unterliegt, denn es ist, wie gezeigt, ebensowohl möglich, daß g l e i c h z e i t i g[2]) drei und mehr Fahrzeuge usw. zusammenstoßen, wie es vorkommen kann, daß zwei Kraftfahrzeuge zusammenstoßen, deren Steuer in beiden Fällen von den mitfahrenden Führern ungeübten Personen überlassen ist. Die Mehrung von Nebentätern verändert lediglich die tatsächliche Seite; rechtlich kann sie nur zur Folge haben, daß in dem Tatbestand sowohl mittelbare wie auch unmittelbare Nebentäterschaft enthalten ist, oder eine dieser Arten in gehäuftem Vorkommen.

1) Ein Verschulden braucht ihn ja nicht zu treffen (Schrecken!).

2) Nicht gemeint sind hier 2 Zusammenstöße in zeitlicher Folge, wenn z. B. ein Kraftfahrer auf 2 bereits zusammengestoßene Fahrzeuge kurz darnach auffährt. Vonseiten der bereits Zusammengestoßenen ist hier eine Nebentäterschaft nicht anzunehmen mangels eines aktiven Wirkens.

2. Die echte und die unechte Nebentäterschaft.

Hält man sich die Umstände vor Augen, unter denen ein Verkehrsunfall zustandekommen kann, so gewahrt man eine bunte Mannigfaltigkeit nicht nur nach der Verschiedenheit der am Unfall möglicherweise beteiligten Personen (Radfahrer, Fußgänger, Verkehrsbeamte usw.) und Fahrzeuge (Straßenbahn, Kraftfahrzeuge, Fuhrwerke usw.) sondern auch nach der Art der möglichen Beteiligung an der Herbeiführung eines Verkehrsunfalls, obwohl hier naturgemäß nur ein Zusammenwirken in Frage steht, bei dem die zu beurteilenden Handlungen oder Unterlassungen gleichzeitig wirksam werden. Um allen Möglichkeiten gerecht zu werden, bedarf der Begriff der Nebentäterschaft, dem nur ein Kausalitäts-, nicht ein Schuldcharakter eignet, im Verkehrsrecht noch einer weiteren Unterteilung, nämlich in echte und unechte Nebentäterschaft. Bei der echten Nebentäterschaft können[1]) trotz des fehlenden Einverständnisses für die Herbeiführung des Erfolgs „nach den allgemeinen Sätzen über Verursachung mehrere Personen als Täter“[2]) verantwortlich sein[3]). In den Fällen der unechten Nebentäterschaft dagegen sind zwar auch mehrere hinsichtlich des Erfolgs nebeneinander „tätig“, aber nur einer gilt als Verursacher des eingetretenen Erfolgs[4]).

C. Die Verantwortlichkeitsfälle bei Nebentäterschaft.

1. Nach dem Gesichtspunkt der Verursachung.

Mit Hilfe der Unterteilung der Nebentäterschaft in echte und unechte läßt sich das Zusammenwirken bei Verkehrsunfällen nach seiner Verursachung in 3 Möglichkeiten einordnen.

a) Das Verhalten jedes Teiles ist für den eingetretenen Erfolg kausal. Der Erfolg hätte von jedem Teil auch herbeigeführt werden können, wenn keine Nebentäterschaft eingetreten wäre (echte Nebentäterschaft: 2 Haupttäter nebeneinander).

Für einen Verkehrsunfall kann nur derjenige Unfallbeteiligte verantwortlich gemacht werden, dessen Verhalten sich ursächlich auf den Unfallserfolg beziehen läßt. Läßt sich dieser Nachweis erbringen, so bleibt es ohne Einfluß, daß das Verhalten

1) Sie müssen nicht verantwortlich sein, denn sie können Schuldausschließungsgründe zur Seite haben!

2) Frank S. 117.

3) Der klassische Begriff der Nebentäterschaft.

4) Es wird also im Folgenden auch derjenige als Nebentäter bezeichnet, dessen Verhalten für den eingetretenen Erfolg zwar nicht erheblich ist, der aber doch bis zu einem gewissen Grade — als unechter Nebentäter — am Erfolg mitgewirkt hat.

eines anderen Unfallbeteiligten ebenfalls in vollem Maße für den eingetretenen Erfolg kausal ist[1]). Dieser Fall setzt voraus, daß sowohl die tatsächlich, als auch die rechtlich zutreffenden Gesichtspunkte in gleichem Umfange für die Beteiligten maßgebend sind. Für das Problem der Nebentäterschaft ist es von Bedeutung, daß es sich hier, streng genommen, gar nicht um ein Zusammenwirken handelt, denn es sind hier nicht nur 2 selbständige uneinverständliche Handlungen gegeben, sondern an und für sich auch zwei, wenn auch theoretische, Erfolge, die in Wirklichkeit durch den Unfall in einen Erfolg zusammengefallen sind[2]). Aber nicht etwa derart, daß durch den Unfall der eine Erfolg zu dem anderen addiert worden, die Trennung also in der Mitte zu ziehen wäre, sondern daß die beiden ideellen Erfolge ineinander aufgegangen sind zu einem einzigen tatsächlichen Erfolg. Es handelt sich hierbei also um Fälle, bei denen ein Unfall dieser Art auch hätte erfolgen können, wenn auf der Gegenseite unter sonst gleichen Umständen tatsächlicher Art ein für den Erfolg kausales Verhalten nicht eingetreten wäre.

b) Nur das Verhalten eines Teils ist für den eingetretenen Erfolg kausal. Der Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des anderen Teils und dem Erfolg ist „abgebrochen“[3]). Der Erfolg hätte von dem Täter auch herbeigeführt werden können, wenn keine Nebentäterschaft eingetreten wäre (unechte Nebentäterschaft: ein Haupttäter, ein Nebentäter).

Diese Möglichkeit sieht vor, daß das Verhalten eines Täters, des Haupttäters, das für den Erfolg kausal ist, die Kausalität anderen nebentäterischen Verhaltens derartig „abbricht,“ daß es zu dem eingetretenen Erfolg nichts beiträgt, was den Grad einer (Zwischen-) Bedingung übersteigt. Es bildet in der Kette der Erfolgsumstände ein so unwesentliches Glied[4]), daß der Erfolg auch ohne das Mitwirken eines Nebentäters hätte eintreten können[5]).

Das nebentäterische Verhalten ist entweder überhaupt nicht in der Lage[6]), einen Erfolg wie den eingetretenen zu verursachen,

1) s. RG. v. 21. 5. 28 (III. D. 55/28), Fulle S. 169.

2) Bei einem Zusammenstoß muß dabei zugegeben werden, daß trotz lückenloser Kausalreihe nie genau gesagt werden kann, welche Erfolgseinzelheiten auf das Konto eines der Beteiligten zu setzen sind und ob der Erfolg in allen seinen Einzelheiten auch unter anderen Umständen wirklich eingetreten wäre. Da es sich aber nur um Erfolgsschattierungen handelt, ist es nach der Rechtslage unnötig, alle Einzelheiten nachträglich auseinanderzuklauben.

3) Frank S. 15.

4) RG. v. 18. 4. 29 in RdK. 1929/392

5) s. RG. v. 21. 5. 28 (III. D. 55/28), Fulle S. 169

6) Nach der Theorie der adaequaten Verursachung besteht nämlich Kausalzusammenhang, „wenn die Handlung an sich schon allgemein ge-

oder im Augenblick des Erfolgseintritts ist das kausale Verhalten, das tatsächlich vorhanden war, durch Handlungen zur Abwehr der drohenden Gefahr bereits wieder — ganz oder größtenteils — aufgegeben worden[1]). Das Verhalten des Haupttäters dagegen stellt sich als ein solches dar, das auch ohne Verbindung mit einem fremden Verhalten einen Erfolg wie den eingetretenen verursachen kann.

Es erhellt, daß diese zweite Möglichkeit mit der ersten insoweit Aehnlichkeit hat, als auch in diesem Falle vorausgesetzt wird, daß das Verhalten eines Teils für sich allein ausreicht, um einen Erfolg wie den eingetretenen zu verursachen. Dagegen kann bei dieser Möglichkeit nicht wie bei der ersten von einer echten Nebentäterschaft gesprochen werden, da sich ja nur das Wirken des Haupttäters selbständig auf den Erfolgseintritt beziehen läßt.

c) Das Verhalten keines Teiles ist für sich allein für den eingetretenen Erfolg kausal. Der Erfolg konnte nur dadurch herbeigeführt werden, daß Nebentäterschaft eingetreten ist (echte Nebentäterschaft: 2 Nebentäter nebeneinander).

Erst diese letzte Möglichkeit ergreift die Fälle der Nebentäterschaft im eigentlichsten Sinn. Hier liegt zwar auf beiden Seiten — sowohl bei dem Kraftfahrer als auch bei dem Nebentäter — ein Handeln oder Unterlassen vor. Das Verhalten des einen Teils kann mehr Beziehung zum Erfolg haben, als das des anderen Teils. Aber kein Verhalten eines der beiden Teile kann für sich allein als unmittelbare Ursache des eingetretenen Erfolgs angesehen werden. Der Unfall konnte nur durch das Zusammenwirken der selbständigen Handlungen oder Unterlassungen zustandekommen. Ohne das nebentäterische Wirken wäre der Erfolg ausgeblieben und damit auch die Kausalität des Verhaltens des anderen Täters entfallen[2]).

Es handelt sich bei dieser Möglichkeit also darum, daß das Verhalten des einen Nebentäters die Bedeutung eines Umstands, einer bloßen Bedingung, wenn auch einer erheblichen, in dem Kausalverlauf des anderen nebentäterischen Wirkens gewinnt. Denn Kausalzusammenhang ist auch dann anzunehmen, „wenn zwar die Handlung nur vermöge ihrer Verbindung mit anderen Umständen zur Bewirkung des Erfolgs sich eignete, die entweder zur

---

eignet war, einen Erfolg der betreffenden Art nach sich zu ziehen und wenn sie nun durch ihre naturgemäße Fortwirkung zum Erfolg geführt hat" (Allfeld S. 110).

1) Letzteres würde sich rechtlich darstellen als Rücktritt vom fahrlässigen Versuch.

2) ähnlich Exner, S. 573.

Zeit der Tat schon vorlagen oder ihr nachfolgten, aber diese Verbindung keine ungewöhnliche Erscheinung ist“ [1]): eine Frage, die im Gegensatz zu der des Verschuldens nach objektiven Gesichtspunkten beurteilt werden muß. „Die Verkettung einer Bedingung mit dem Erfolge wird noch nicht dadurch zu einer abnormen, daß sie bewirkt wird unter Vermittlung eines schuldlosen oder fahrlässig handelnden Dritten“ [2]), kurz eines Nebentäters.

2. Nach dem Gesichtspunkt der Verschuldung.

Aus der vorstehenden Untersuchung geht mit besonderer Deutlichkeit hervor, daß das Problem der Nebentäterschaft in erster Linie ein Problem der Kausalität ist.

Der Zurechenbarkeit, der (subjektiven) Verschuldung wird deshalb nur eine nachgeordnete Bedeutung zukommen, da sie ja mit dem Problem der Nebentäterschaft unmittelbar nichts zu tun hat. Vom Standpunkt des Kraftfahrers aus ist es auch vollkommen belanglos, ob den Nebentäter, mit dem er zusammengewirkt hat, ein Verschulden trifft oder nicht (und umgekehrt) [3]). Es kann vielmehr, wenn überhaupt, einzig und allein nur darauf ankommen, ob das Verhalten des Nebentäters für den eingetretenen Erfolg kausal ist oder nicht. Aber selbst dann, wenn zwischen dem Verhalten des Nebentäters allein und dem herbeigeführten Erfolg schon eine ursächliche Beziehung besteht, wird dieser Kausalzusammenhang für den Kraftfahrer nur in dem Fall Bedeutung erlangen, daß sein Verhalten nicht gleichfalls als kausal angesehen wird. Damit ist ausgedrückt, daß auch die Kausalität des Verhaltens des Nebentäters nicht in der Lage ist, den Kraftfahrer im Strafprozeß zu entlasten [4]), daß sie aber andererseits allein geeignet ist, eine ungerechte Belastung des Kraftfahrers, wie überhaupt jedes Nebentäters, zu verhüten.

Ist unter diesem Gesichtspunkt eine Untersuchung der Verschuldung der Nebentäter in ihrer Gesamtheit überflüssig, so muß sie umsomehr übergangen werden, als sie angesichts der Verschiedenartigkeit der Verschuldungsmöglichkeiten bei den einzelnen Nebentätern (z. B. Kinder, Verkehrsbeamte) geradezu unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen würde. Demgemäß ist also nur die Zurechenbarkeit auf der Seite des Kraftfahrers zu berücksich-

1) Allfeld S. 110.

2) Köhler, Strafrecht S. 197.

3) Darum ist, genau genommen, auch die Ansicht zu vertreten, nach der der Kraftfahrer sich auf das Verschulden des Nebentäters nicht berufen kann, wenn man die Betonung richtig auf „Verschulden“ legt.

4) Wenn der Kraftfahrerer nicht überbelastet ist, braucht er auch nicht entlastet zu werden. Man kommt dann gar nicht in die Lage, der Gefahr einer Schuldaufrechnung im Strafrecht entgegentreten zu müssen.

tigen. Ist das Verhalten des Kraftfahrers für den eingetretenen Erfolg nicht kausal, so ist der Erfolg erst recht nicht zurechenbar. Denn Kausalität und Zurechenbarkeit sind zwar beide danach zu beurteilen, ob sie innerhalb oder außerhalb des Bereichs menschlicher Erfahrung liegen, jedoch erstere nur nach objektiven und allgemeinen lediglich artmäßig beschränkten Gesichtspunkten, letztere nach den subjektiven und objektiven Gesichtspunkten des einzelnen Falls[1]).

Da grundsätzlich jede menschliche Handlung geeignet ist, in Verbindung mit anderen, gewissermaßen latenten Erfolgsbedingungen irgend einen Deliktserfolg herbeizuführen, könnte nur derjenige, der sich völlig untätig verhält, dieser „Gefahr" entgehen[2]). Andererseits kann aber nicht von vornherein die Unterlassung von Handlungen gefordert werden, bei denen Verletzungen nicht außerhalb des Bereichs menschlicher Erfahrung liegen; sonst wäre z. B. jeder Transportverkehr unmöglich gemacht. Auf Kosten des Schutzes der Allgemeinheit muß deshalb diesen objektiv gefährlichen Handlungen ein gewisses Maß von Erlaubtheit zugebilligt werden[3]). Diese erlaubte Gefährdung muß im Einzelfall überschritten sein. Im Kraftverkehrsrecht ist die Ueberschreitung keineswegs an eine Uebertretung der Verkehrsvorschriften gebunden, da nicht nur eine Gefährdung, sondern sogar eine Verletzung von Rechtsgütern ebensowohl ohne wie mit einer Uebertretung der KVO. möglich ist[4]). Sicher ist vielmehr nur, daß die Gefährdung das Maß des Erlaubten dann überschritten hat, wenn ein Verkehrsunfall schuldhaft verursacht worden ist. Schuldhaft, d. h. fahrlässig ist aber das Verhalten des Kraftfahrers nur dann, wenn er den Erfolg, wenigstens in seiner nach engmöglichster Begrenzung vorstellbaren Art, voraussehen konnte. Diese Voraussehbarkeit muß sich auf die erheblichen, d. h. im Bereich erfahrungsgemäßer Vorstellung liegenden Glieder der Kausalreihe erstrecken und damit besonders auf Verhalten von Nebentätern, soweit es eine erhebliche Bedingung, eine sogenannte Zwischenursache[5]), in dem Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Kraftfahrers und dem Erfolg bildet.

---

1) Vom RG. wurde noch in letzter Zeit gegen diesen Grundsatz vielfach verstoßen; s. z. B. RG. in JW. 28/2327.

2) Nach Rotering, Fahrlässigkeit S. 9, mitgeteilt bei Eisenführ in RdK. 1930/401 Anm.

3) s. hierzu Eisenführ a. a. O.

4) s. hierzu oben S. 23 und Köhler in JW. 27/1522.

5) s. hierzu Buckwitz a. a. O. S. 393. Entgegen dem Sprachgebrauch der obersten Rechtssprechung sind im folgenden nur die erheblichen Zwischenglieder der Kausalreihe Zwischenursachen genannt.

a) Nicht der Fall ist das, wenn der Kausalzusammenhang mit dem Verhalten des Kraftfahrers auch hergestellt werden kann ohne die Einstellung des nebentäterischen Verhaltens, d. h. wenn das nebentäterische Verhalten nur eine unerhebliche Bedingung in der Kausalreihe des Kraftfahrers darstellt. Dann braucht sich die Voraussehbarkeit des Kraftfahrers auf das Verhalten des Nebentäters nicht zu erstrecken. Die Verantwortlichkeit tritt vielmehr hier deswegen ein, weil der Kraftfahrer Umstände, die in anderen äußeren Gegebenheiten als dem nebentäterischen Verhalten oder in seiner Person selbst lagen, nicht berücksichtigt hat und ihn daran eine Fahrlässigkeit trifft. Dabei ist gleichgültig, ob das Verhalten des Nebentäters seinerseits den Kausalzusammenhang zu dem eingetretenen Erfolg herstellt[1]) oder nicht[2]). Denn es ist dem Kraftfahrer, der den eingetretenen Erfolg schon als unmittelbare Folge seines eigenen Verhaltens hat voraussehen können und müssen, der Erfolg auch dann zuzurechnen[3]), wenn er — was ursächlich möglich ist — tatsächlich nicht bei völliger Passivität[4]) des Nebentäters, sondern unter seiner Mitwirkung entsteht. Selbst wenn das Verhalten des Nebentäters für diesen selbst eine ursächliche Beziehung zu dem Erfolg herstellt — der Erfolg ist der gleiche wie der, für den Kraftfahrer verantwortlich gemacht wird —, so ist dieses Verhalten in solchen Fällen doch ebensowenig in der Lage, durch seine Existenz in dem schon begonnenen Kausalzusammenhang den Ursachenverlauf und damit die Zurechenbarkeit des Erfolgs auf Seiten des Kraftfahrers zu stören[5]), wie es das Verhalten des Kraftfahrers in dem auf der Seite des Nebentäters möglichen Kausalverlaufs zu tun braucht.

Denn umgekehrt kann es auch vorkommen, daß das Verhalten des Kraftfahrers schon deswegen hinsichtlich des eingetretenen Erfolgs keine Verantwortlichkeit entstehen läßt, weil es für den Erfolg nicht kausal ist, die Kausalität des Erfolgs vielmehr ganz allein auf der Nebentäterseite liegt[6]). Dabei ist zu beachten, daß auch ruhende Bedingungen (z. B. Parken von Kraftwagen) Ursachen sein können. Der Abbruch des Kausalzusammenhangs sagt jedoch nicht, daß der Kraftfahrer von jeder Fahrlässigkeit frei sein müsse. Allerdings kann es sich bei der Fahrlässigkeit, die sich der Kraftfahrer hat zuschulden kommen lassen und für

---

1) Möglichkeit a) unten S. 40.
2) Möglichkeit b) oben S. 41.
3) s. z. B. RGSt. 29/219, bei Exner S. 573 ff.
4) natürlich nicht: Existenzlosigkeit.
5) nach Exner S. 576.
6) s. den Fall: RG. in JW. 29/2823 f. und neuerdings RG. v. 26. 1. 32, DAR. 1932 Sp 74 f.

die er bestraft wird (wegen Uebertretung einer Verkehrsvorschrift der KVD. aus § 21 KFG. oder z. B. nur wegen fahrlässiger Körperverletzung bei Tod eines Menschen), nur um eine solche handeln, der ein nicht auf den Erfolg ursächlich beziehbares Verhalten zugrunde liegt[1]).

Die Erheblichkeit pflichtwidrigen Verhaltens eines Nebentäters ist darum immer dann zu verneinen, „wenn mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit feststeht“ [2]), daß der Erfolg auch bei pflichtmäßigem Verhalten des Nebentäters eingetreten wäre[3]).

b) Von besonderer Bedeutung sind diejenigen Fälle, bei denen im Gegensatz hierzu der Erfolg von dem Ausmaß und der Art, wie er eingetreten ist, nur durch unvorsichtiges[4]) Verhalten von Nebentäterseite herbeigeführt werden konnte[5]). Tritt man an die Prüfung der Frage heran, wann die Vollverantwortlichkeit für einen Erfolg, der nur mit (unabhängiger) fremder Unterstützung zustande kommen kann, rechtlich zu billigen ist, so muß man sich zunächst klar machen, daß hier das Verhalten des Kraftfahrers nicht so absolut gefährdend ist, wie in den vorste-

---

1) Als Beispiel diene folgender Fall: Der Kraftfahrer B befährt in einer Stadt eine Nebenstraße in der Richtung auf einen Hauptverkehrsweg zu, auf dem von links der Kraftfahrer A in flotter Fahrt herankommt. B, durch die Hupenzeichen des A auf die Gefahr aufmerksam geworden, verliert über der Tatsache, daß A sein Tempo nicht herabsetzt, derartig den Kopf, daß er, statt zu bremsen und den A vorbeizulassen, sein Fahrzeug aus der Nebenstraße hemmungslos herauslaufen läßt und es — ungeachtet seiner ursprünglichen Absicht, in die Hauptstraße links einzubiegen — über die Kreuzung hinweg an eine gegenüberliegende Mauer anrennen läßt. A dagegen gelingt es trotz seiner hohen Geschwindigkeit sein Fahrzeug noch vor der Mitte der Kreuzung zum stehen zu bringen und damit einen Zusammenstoß mit dem knapp vor seinem Fahrzeug vorbeischießenden Kraftfahrzeug des B zu vermeiden. — Obwohl hier das Raschfahren des A die Kopflosigkeit des B und sohin sein Anrennen an die Mauer zur Folge hat, ist es doch nicht (im Sinne der adäquaten Verursachungslehre) für diesen Erfolg kausal. Denn daß ein geprüfter Kraftfahrer — selbst wenn er sich nicht darüber im klaren ist, ob er sich auf dem Neben- oder auf dem Hauptverkehrsweg befindet — allein durch die Tatsache, daß ein anderer Kraftfahrer „rasch“ fährt, den Kopf verliert, liegt heute ebenso außerhalb des Bereichs erfahrungsgemäßer Vorstellungen, wie es andrerseits durchaus nichts Ungewöhnliches darstellt (vgl. RG. v. 26. 1. 32, DAR a. a. O.), daß ein — wie im vorliegenden Fall — vorfahrtsberechtigter Kraftfahrer in beschleunigter Fahrt über eine freie Kreuzung, die er ohne Veränderung seiner Fahrtrichtung zu überqueren hat, hinwegzukommen sucht. A. hat sich also nur wegen seines Schnellfahrens der Uebertretung einer Verkehrsvorschrift schuldig gemacht.

2) RG I. D. 375/27 bei Exner S. 583.

3) Exner nennt das: „Unterbrechung des Schuldzusammenhangs“; s. S. 583.

4) Es braucht nicht schuldhaft zu sein (Kinder!).

5) Möglichkeit c) oben S 42.

hend besprochenen Fällen, daß hier vielmehr der wichtige Umschlag der allgemeinen Gefährlichkeit in die konkrete, schon an Verletzung scharf angrenzende Gefährdung nicht vom Kraftfahrer allein, sondern auch — vielleicht sogar zum überwiegenden Teil — vom Nebentäter durch pflichtwidriges Verhalten ausgelöst wird. Und doch trägt der Kraftfahrer auch für einen derartigen Erfolg die Verantwortung, wenn der Erfolgseintritt für ihn voraussehbar war, — was notwendigerweise zu der Schlußfolgerung führt: „Der Enderfolg ist hier nur insoweit voraussehbar, als jene ... Fremdtat voraussehbar ist“ [1]).

Denn die Fremdtat bildet hier ein so erhebliches Glied der Kausalreihe vom Verhalten des Kraftfahrers her, daß es nicht einmal zu einem Erfolg dieser Art käme, würde sie entfallen. Für ihre Voraussehbarkeit genügt es andererseits, daß das dieses Zwischenglied bildende fremde Verhalten dem Kraftfahrer nur mit solcher Deutlichkeit vor Augen getreten ist, daß er gerade noch einen Erfolg der eingetretenen Art voraussehen kann [2]); diese artmäßige Voraussehbarkeit wird regelmäßig dann vorliegen, wenn aus der Kausalreihe nur die erheblichen Bedingungen, also die Zwischenursachen richtig oder deutlich erkannt werden, während die unerheblichen Zwischenglieder falsch oder nur undeutlich vorgestellt werden.

Es würde jedoch in den Anforderungen an die Verkehrsbeteiligten im allgemeinen und an den Kraftfahrer im besonderen viel zu weit führen, wollte man es als Voraussehbarkeit eines pflichtwidrigen fremden Verhaltens genügen lassen, daß der Verkehrsbeteiligte während seines Aufenthalts auf der Straße sich der fast in jedem Augenblick drohenden Gefahr bewußt ist, „durch die Fahrlässigkeit eines anderen möglicherweise einen Unfall mit zu verursachen“ [3]). Es ist daher für die objektive wie subjektive (vom Verkehrsbeteiligten im Augenblick der drohenden Gefahr zu treffende) Entscheidung leichter, wenn man dem Problem eine

1) Exner S. 576.

2) RG in JW 28/2327 verkennt, daß der Erfolg nicht einmal der Art nach vorgestellt werden kann, wenn jedes (auch ein noch so ungenaues) Bild von den Zwischenursachen fehlt. So kommt es auch dazu, von unbekannten Zwischenursachen zu sprechen, einem für die Kennzeichnung der wirklichen Sachlage nicht ganz zutreffenden Ausdruck. Es kann nämlich wohl sein, daß eine erhebliche Bedingung dem Täter unbekannt war und unbekannt blieb; damit ist aber die entscheidende Frage noch nicht berührt, ob sie ihm unbekannt bleiben durfte oder ob er bei der ihm gebotenen und möglichen Aufmerksamkeit den Eintritt der Zwischenursache hätte für so wahrscheinlich halten müssen, daß er mit ihr rechnen, d. h. sich in seinem Verhalten auf sie einstellen mußte.

3) Exner S. 576. S. hierzu auch Oberländer: „Gedanken zur Voraussehbarkeit im Verkehr“, DAR 1932 Sp. 65 f.

negative Fassung gibt, indem man die Frage aufwirft: Wann darf im Verkehrsleben, insbesondere vom Kraftfahrer, mit einem vorsichtigen Verhalten anderer Verkehrsbeteiligter nicht gerechnet werden?[1]).

Von der Schwierigkeit dieser das Kernproblem des pflichtwidrigen Zusammenwirkens aufdeckenden Frage zeugt der lange Streit, der um ihre klare Beantwortung herrschte, von ihrer Bedeutung die Tatsache, daß keine gerichtliche Entscheidung über Pflichtwidrigkeiten bei Nebentätern an ihr vorübergehen kann.

Es kann heute als feststehender Grundsatz angesehen werden, daß nur mit solchen Pflichtwidrigkeiten eines Verkehrsbeteiligten gerechnet werden muß, die nicht aus dem Rahmen der (allgemeinen oder täglichen) Lebenserfahrung fallen[2]). Neben diesem Grundsatz hat aber die weitere wichtige Erkenntnis Platz zu greifen, daß im einzelnen Fall nach den Umständen ein Anlaß vorliegen muß, der die begründete Vermutung nahelegt, der andere werde nicht die gehörige Vorsicht[3]) üben; mit anderen Worten: Die Gefahr, die dadurch droht, daß darauf vertraut wird, der andere werde seine Pflicht tun, darf nicht eine typische (generelle) sein, mit der im Verkehrsleben regelmäßig gerechnet wird und gerechnet werden muß, sondern sie muß eine konkrete sein[4]).

Nach diesen Sätzen bemißt sich also die Frage, inwieweit der Kraftfahrer mit vorschriftswidrigem oder unsachgemäßem[5]) Verhalten anderer Personen, die als Nebentäter in Frage kommen können, zu rechnen hat.

In der Frage der Pflichtwidrigkeiten, die nicht außerhalb des Rahmens der allgemeinen Lebenserfahrung gelegen sind, darf die Grenze nicht derartig weit gezogen werden[6]), daß für die Zurechenbarkeit nur ganz unerwartete Zufallsvorkommnisse ausscheiden[7]). Das wäre im Grunde nichts anderes als in verkappter

---

1) In diesem Sinne auch Exner S. 577.

2) RG. in JW. 28/2327, RG. in JW. 30/1669 f., RG. in JW. 30/2866; RGSt. 54/349, 56/350 S. hierzu und zum folgenden auch die bei Müller S 586 ff. zitierten Entscheidungen. Wenn Köhler zu dem Urteil des RG. in JW. 28/2327 bemerkt, daß es nicht entscheidend darauf ankomme, ob die unbekannte Zwischenursache innerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liege, so kann dem (auf jeden Fall in dieser Allgemeinheit) nicht beigepflichtet werden. Wie das von Köhler gewählte Beispiel zeigt, gilt dieser Satz nur für die unerheblichen Glieder der Kausalreihe.

3) Ein vorsichtiges Verhalten kann je nach den Umständen nicht nur ein vorschriftsmäßiges, sondern auch ein vorschriftswidriges sein (s. ob. S. 23).

4) In diesem Sinne Exner Seite 577.

5) Ein vorschriftsmäßiges Verhalten kann trotzdem unsachgemäß sein (s. N. 2).

6) s. RG. I D 1164/27, bei Exner S. 580.

7) Das RG. hat allerdings selbst das schon bejaht (RGSt. 61/121, JW. 27/1522). Exner weist S. 581 mit Recht darauf hin, daß eine derartige Stellungnahme auf zivilrechtliche Haftungsgrundsätze hinausläuft.

Form die Beibehaltung des vom Reichsgericht lange Zeit offen eingenommenen Standpunkts, der Kraftfahrer müsse mit einem unbedachten, ja sogar unsinnigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen [1]). Was tatsächlich im einzelnen alles aus dem Rahmen der allgemeinen Lebenserfahrung fällt, läßt sich freilich infolge der zahlreichen Möglichkeiten tatsächlicher und rechtlicher Natur nicht in einem allgemeinen Satz zusammenfassen, während es im konkreten Fall von einem Sachkundigen meist ohne besondere Schwierigkeit analysiert werden kann. Als Anhaltspunkt für die Entscheidung mag dienen, daß die zurechenbaren „Verkehrsuntugenden" das Merkmal einer gewissen Häufigkeit und leichter Durchführbarkeit und den Ausdruck mangelhafter Verkehrserfahrung [2]) an sich haben müssen.

Das Erfordernis, daß für die Annahme solcher „Verkehrsuntugenden" ein Anlaß gegeben sein müsse, ist eigentlich selbstverständlich für den, der ganz allgemein für den Fahrlässigkeitsbegriff eine Veranlassung verlangt. Die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers, der verpflichtet ist, während des Fahrens verschiedene Vorgänge gleichzeitig zu beachten,muß auf die Erscheinung eines Verkehrsbeteiligten oder die Möglichkeit seines plötzlichen Auftauchens hingelenkt werden. Meistens wird der auslösende Anlaß nicht auf der unmittelbaren Beobachtung eines Vorgangs beruhen (Fußgänger überquert Fahrdamm: an seinem Hin und Herschwanken ist seine Trunkenheit kenntlich), sondern durch Wahrnehmungen, die erst mittelbar durch eine Gedankenkombination als äuslösendes Moment wirken (am Fahrdamm spielende Kinder, jugendliche Radfahrer!). Dagegen würde es zu weit führen, in allen Fällen, in denen der Kraftfahrer zu langsamem Fahren verpflichtet ist (§ 18 Abs. 2 KVO), also an unübersichtlichen Stellen oder bei lebhaftem Verkehr, schon in der Tatsache, daß hier die Verkehrssicherheit in erhöhtem Maße gefährdet ist, ohne weiteres auch einen Anlaß zu erblicken, der auf mangelnde Vorsicht anderer Verkehrsbeteiligter hindeutet. Die Pflicht des Langsamfahrens in § 18 Abs. 2 KVO soll ja gerade dem Schutze der anderen Verkehrsbeteiligten dienen, weil der Kraftfahrer an bebauten Straßenkreuzungen, Kurven oder bei lebhaften Verkehr seine Fahrbahn nicht genügend übersehen kann und deshalb entweder nicht in der Lage ist, die Art und Zahl der auf der Fahrbahn

1) Daß die Entwicklung solcher Grundsätze durchaus nicht dazu angetan ist, dem Verkehr die Sicherheit zu verleihen, die neben dem Gesetzgeber nur der Richter ihm zu geben berufen und in der Lage ist, weist Exner S. 579 ff. vortrefflich nach.

2) Einem Radfahrer wird mit mehr Mißtrauen zu begegnen sein, wie einem geprüften Fahrzeugführer, einem Kinde mehr als einem erwachsenen

befindlichen Verkehrsbeteiligten [1]) zu erkennen, oder überhaupt nicht feststellen kann, ob sich ein Verkehrsbeteiligter in Reichweite bewegt. Die Tatsache des Vorliegens einer unübersichtlichen Stelle oder lebhaften Verkehrs begründet noch nicht die allgemeine Vermutung, daß sich hier, wo grundsätzlich besondere Vorsicht geboten ist, gerade im Gegensatz hierzu andere Verkehrsteilnehmer besonders unbesonnen verhalten würden, wenn auch zuzugeben ist, daß in den Fällen des § 18 Abs. 2 KVO die Möglichkeit einer Verkehrsübertretung größer ist, als auf einer übersichtlichen Strecke, wo der Verkehrsbeteiligte sich mehr mit sich selbst beschäftigen kann, und daß hier auch die Gefährdung durch eine Verkehrsübertretung besonders weite Kreise zieht und schon wegen der hier vielfach herrschenden Häufung von Fahrzeugen und Fußgängern leichter zu einem Verkehrsunfall führen kann wie an anderer Stelle. Gerade darum ist aber der Kraftfahrer hier verpflichtet, so langsam zu fahren, daß er sein Fahrzeug bei Gefahr im Verzug „auf kürzeste Entfernung zum Stehen" bringen kann. Erfüllt er diese Verpflichtung, so wird er auch nicht schuldig, wenn die Unvorsichtigkeit eines anderen Verkehrsbeteiligten trotzdem zu einem Unfall führt [2]); kommt er dieser Verpflichtung aber nicht nach und ereignet sich ein Unfall, so begann seine Fahrlässigkeit schon damit, daß er selbst sein Verhalten nicht pflichtmäßig eingerichtet hat; diese Teilfahrlässigkeit konnte umso leichter dazu führen, auch die Pflichtwidrigkeit eines anderen Verkehrsbeteiligten außer acht zu lassen.

Im Ergebnis kommt man demnach dazu, das Vorliegen eines Anlasses zu der Vermutung, der andere werde nicht gehörige Vorsicht üben, nur unter der Voraussetzung zu bejahen, daß der andere Verkehrsbeteiligte, von dessen Seite die Möglichkeit mangelnder Vorsicht droht, für das Auge oder Ohr [3]) des Kraftfahrers erkennbar [4]) ist, während der Anlaß selbst nur durch eine tatsächliche Beobachtung von unvorsichtigem Verhalten oder von

---

Fußgänger. Aus diesem Grunde, sowie dem weiteren des Fehlens eines Anlasses, ist RG I D. 962/28 (besprochen bei Exner S. 580) unrichtig.

1) Bei Annäherung an eine bebaute Straßenkreuzung z. B. kann wohl ein sich näherndes Kraftfahrzeug vermutet werden durch seine Hupenzeichen, unter Umständen aber nicht Radfahrer, deren Klingelzeichen von dem Geräusch größerer Fahrzeuge und des vom Kraftfahrer geführten Fahrzeugs selbst oft übertönt werden.

2) Exner, S. 582: „Solange der Fahrer selbst die Vorschriften gewissenhaft einhält, darf er damit rechnen, daß der andere das gleiche tun werde".

3) Die Erkennbarkeit durch einen Hörvorgang wird nicht in jedem Fall genügen, vielmehr nur da, wo der Hörvorgang mit besonders deutlichen Mitteln herbeigeführt wird (z. B. durch die Signale eines Kraftfahrzeugs, nicht immer durch die Klingelzeichen eines Radfahrers (s. S. 42 N. 2)).

4) Ebenso fordert Exner S. 582 Erkennbarkeit.

Vorbereitungshandlungen hierzu seitens dieses Verkehrsbeteiligten oder durch die erfahrungsgemäß naheliegende Möglichkeit eines solchen Verhaltens ausgelöst wird[1]).

Zusammenfassend ist also zu sagen: trifft die Unaufmerksamkeit eines Kraftfahrers in einem Fall, in dem dieser mit einem unvorsichtigen Verhalten eines anderen rechnen mußte, mit der Pflichtwidrigkeit eines Verkehrsbeteiligten zusammen und kommt es deshalb zu einem Unfall, so ist es durchaus möglich, daß der Kraftfahrer für den eingetretenen Erfolg verantwortlich gemacht wird. Es ist nie erforderlich, daß das Verhalten eines Teiles für sich allein für den Unfall kausal ist. —

Das nebentäterische Verhalten, das ganz allgemein außerhalb der menschlichen Erfahrung liegt, kann dem Kraftfahrer schon deshalb nicht zugerechnet werden, weil es den Ursachenverlauf seines Verhaltens abbricht. Dagegen wird ihm dasjenige Nebentäterverhalten ohne weiteres zugerechnet, das in dem gegebenen Fall ganz allgemein im Bereich der menschlichen Erfahrung liegt. In Fällen, in denen die Erfahrungsmäßigkeit zweifelhaft sein kann, ist die Frage nach ihr nur darauf abzustellen, ob in dem gegebenen Fall bei der gegebenen Sachlage das nebentäterische Verhalten als im Bereich der menschlichen Erfahrung liegend und damit als voraussehbar angesehen werden kann[2]) [3]).

3. Nach dem Gesichtspunkt der einzelnen Nebentätergruppen.

a) Kraftfahrzeugführer.

Wohl am häufigsten kommt es heutzutage bei Verkehrsunfällen vor, daß die Beteiligten Führer[4]) von Kraftfahrzeugen sind. Als Kraftfahrzeuge gelten nach § 1 Abs. KFG. und § 1, Ziff. 1 KVO. alle „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“[5]). Sie können je

1) Das unvorsichtige Verhalten von Verkehrsbeteiligten dieser Art oder diesen Alters ist allgemein bekannt und gefürchtet.

2) Unrichtig in dieser Hinsicht z. B. RG in JW. 28/2327.

3) Das Strafausmaß ist oft ein sehr ungenauer Maßstab für die den einzelnen Nebentätern auferlegte Verantwortung eines Verkehrsunfalls. Denn es kann niemand dafür bestraft werden, daß er sein eigenes Leben in Gefahr gebracht hat. Liegt z. B. bei dem Radfahrer A. Körperverletzung vor, für die sowohl er selbst als auch der unverletzte Kraftfahrer B. verantwortlich ist, so kann natürlich nur B. wegen dieser Körperverletzung bestraft werden. Noch ausgeprägter wäre diese Erscheinung, wenn es auch Bestrafung wegen fahrlässiger Sachbeschädigung gäbe.

4) „Führer eines Kraftfahrzeugs ist, wer unter eigener Verantwortung das Fahrzeug leitet, d. h. die Verrichtungen ausführt, die erforderlich sind, damit die bestimmungsmäßigen Triebkräfte des Fahrzeugs auf dieses zwecks Fortbewegen einwirken“ (BOstLG. v. 15. 1. 29, DAR 1929 Sp 199, Oberländer S. 4 Anm. 3). Ausnahme § 3 Abs. 2 KFG. Siehe auch Müller S. 584 f.

5) Die Kraftfahrzeuge, für die die Vorschriften der KVO. nicht gelten (§ 2 Abs. 4 KVO.), sind ohne größere praktische Bedeutung.

nach ihrer Bestimmung und Größe eingeteilt werden in Personenkraftfahrzeuge und Lastkraftfahrzeuge oder in Kleinkrafträder[1]), Krafträder[2]), Kraftdreiräder (die als Krafträder gelten[3])), Kraftwagen (Personenkraftwagen, Liefer- oder Leichtlastkraftwagen, Normallastkraftwagen, Schwerlastkraftwagen, Kraftomnibusse[4])) und Zugmaschinen[5]). Zu den Kraftfahrzeugen gehören außer diesen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auch die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb durch Akkumulatoren, Dynamomaschinen oder Elektromotoren[6]).

Die Unterschiede zwischen den Hauptarten der Kraftfahrzeuge (Kraftrad — Normalkraftwagen — Großkraftwagen) sind nicht derartig einschneidend, daß sie eine einheitliche rechtliche Behandlung ausschließen. Wohl ist z. B. die Geschwindigkeit eines modernen Personenkraftwagens größer als etwa die eines Schwerlastkraftwagens. Dafür ist das Gewicht und damit die Wucht des Personenwagens geringer und so seine Bremsfähigkeit größer als die des Lastwagens; und das ist ausschlaggebend[7]). Die vielverbreitete Ansicht aber, daß der Kraftradfahrer sich leichtfertiger im Verkehr bewege, als der Kraftwagenführer, wird am besten widerlegt durch eine Statistik[8]) über die Verkehrsunfälle Berlins aus dem Jahre 1929 ;danach verunglückten: jedes achte Kraftrad, jeder dritte Personenkraftwagen, jeder zweite Lastkraftwagen, jede Kraftdroschke einmal und jeder Omnibus dreimal[9]).

Für die Frage des Verschuldens des Führers eines Kraftfahrzeugs[10]) kommt es wesentlich darauf an, welche Geschwindigkeit das Kraftfahrzeug entfalten kann, welches Eigengewicht bzw. Gesamtgewicht[11]) das Kraftfahrzeug hat — was, wie dargelegt, auf die Bremsfähigkeit von Einfluß ist — und vor allem, ob sich das Kraftfahrzeug in einem „verkehrssicheren" Zustand befindet[12]). Zu dem Begriff der Verkehrssicherheit gibt die „Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen"[13]) folgende Erläuterung unter I. 1.: „Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs kommen nur die Teile in Betracht, deren Versagen an dem

1) §§ 47ff. KVO. 2) § 1 Ziff. 2 KVO. 3) § 1 Ziff. 2 KVO.
4) § 1 Ziff. 3 KVO. 5) § 1 Ziff. 4 KVO. 6) § 1 Ziff. 5 KVO.
7) Siehe A. u. K. 14/719, wo ganz allgemein gefordert wird, man solle für die Bemessung der Geschwindigkeitsgrenze die Bremsdistanz zugrundelegen.
8) Aus der Zeitschrift „Woche", 33 Jahrgg. Heft 41 S. 1327.
9) Daß Kraftdroschke und Omnibus so stark in Mitleidenschaft gezogen sind, erklärt sich daraus, daß sie von allen Kraftfahrzeugen die meiste Zeit im Straßenverkehr sind.
10) Kurz Kraftfahrer bezeichnet.
11) Ist gleich Eigengewicht plus zulässige Belastung.
12) § 3 KVO. Siehe auch § 16 Satz 1 KVO.
13) Anlage 1 der 1. Bekanntchg. über Kraftfahrzeugverkehr v. 15. Juli 1930 (RMBl. 1930 S. 431) i. d. F. der Bek. v. 9. Sept. 1930 (RMBl. 1930 S. 553).

in Bewegung befindlichen Fahrzeug eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr in sich schließt, nämlich Einrichtungen für Lenken, Bremsen, Verhinderung unbeabsichtigter Rückwärtsbewegung, Rückwärtsgang und Radkonstruktion. Diese Einrichtungen müssen unter allen Umständen so beschaffen sein, daß ihr Versagen bei sachgemäßer Unterhaltung und Bedienung nicht zu befürchten ist." Nach dem Sinn dieser Bestimmung gilt demnach ein Kraftfahrzeug nur dann als „verkehrssicher", wenn es alle diejenigen Einrichtungen besitzt, deren Nichtvorhandensein oder Versagen eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr bildet, und wenn sich diese Einrichtungen in keinem objektiv besorgniserregendem Zustand befinden.

Von der verkehrssicheren Beschaffenheit seines Fahrzeugs hat sich der Kraftfahrer vor Antritt der Fahrt zu überzeugen (§ 16 Satz 1 KVO.). Damit ist auch gesagt, daß der Kraftfahrer in der Regel für einen aus einer Verkehrsunsicherheit seines Fahrzeugs entsprungenen Mangel nur verantwortlich ist, sofern der nichtordnungsgemäße Zustand seines Fahrzeugs bereits vor Antritt der Fahrt, in deren Verlauf sich der Unglücksfall ereignete, bestanden hat. Während der Fahrt ist der Kraftfahrer zur Prüfung der Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs — durch Nachschau — nur dann verpflichtet, „wenn er nach den Umständen mit der Möglichkeit rechnen muß, daß durch die Fahrt eine die Verkehrssicherheit gefährdende Beschädigung des Fahrzeugs eingetreten sein könnte. Diese Verpflichtung kann ihn insbesondere dann treffen, wenn er eine längere sehr schlechte Straßenstrecke befahren hat oder wenn sein Fahrzeug an sich in einem derartigen Zustand ist, daß schon geringe Steigerungen der Beanspruchung durch die Beschaffenheit der Fahrbahn die Möglichkeit ernstlicher Beschädigungen nahelegen" [1]). Vorausgesetzt wird hierbei selbstverständlich, daß dem Führer bis zu der Nachschau noch kein Versagen einer Einrichtung offenbar wurde.

Es steht jedenfalls fest: wird der Kraftfahrer unterwegs eines Mangels gewahr — gleichgültig, ob eine Nachschau vorausgegangen ist oder nicht —, so hat er nach § 16 Satz 3 KVO „für Abhilfe zu sorgen" [2]). Da sich das Gesetz über die Art und Weise,

1) BOStLG. v. 24. 1. 30 (RR. I No. 981/29). Dieses Gericht steht auf dem Standpunkt, daß die Ueberquerung eines holperigen Bahnübergangs regelmäßig keinen zureichenden Anlaß zur Nachschau abgibt. Siehe hierüber bei Fulle S. 481 f.

2) Die Ausdrucksweise des Gesetzes: „Stellt sich . . . ein" ist etwas ungenau, insofern als vom Kraftfahrer Abhilfe nur verlangt werden kann, wenn er den Mangel bemerkt hat oder hätte bemerken können. Tatsächlich gibt es aber auch Fälle, in denen keine Rechtspflicht zur Nachschau besteht (z. B. Versagen infolge Materialfehlers auf guter Straße).

wie abzuhelfen ist, nicht ausspricht, muß es dem Kraftfahrer überlassen bleiben, welche Maßnahmen er im Einzelfall zu treffen hat[1]). Je nach Art und Größe des Mangels, sowie je nach der eigenen Fertigkeit kann der Kraftfahrer den Mangel entweder sofort selbst beheben oder durch einen herbeigeholten Mechaniker an Ort und Stelle beheben lassen oder das Kraftfahrzeug zur Reparatur in eine Werkstatt geben[2]). Wichtig ist endlich die Feststellung, daß sich der Kraftfahrer durch die Nichtbeachtung der Vorschrift des § 16 Satz 3 KVO. gleich nach der Entdeckung sogar eines erheblichen Mangels, dessen Behebung besondere Sachkunde erfordert (z. B. Versagen der Hupe, der Beleuchtung, der Steuerung), nicht absolut strafbar macht. Liegen nämlich besondere Umstände vor, die darin begründet sein können, daß der Kraftfahrer ohne Begleiter oder bei Nacht fährt, sodaß die sofortige Abhilfe auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, so ist ihm nach der neueren Rechtssprechung der Gerichte[3]) gestattet, bis zur nächsten Reparaturwerkstätte weiterzufahren[4]). Verlangt wird freilich, daß in solchem Fall ganz besondere Sorgfalt angewendet wird.

In diesem Zusammenhang ist noch zu beachten, daß nach § 44 KVO die Kraftfahrzeuge im Dienste der Feuerwehr, Wehrmacht und staatlichen Polizei bei Gefahr im Verzug nicht den Vorschriften über die einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit[5]), das Ausweichen[6]), Halten[7]), Ueberholen[8]) und Vorfahren[9]) unterliegen[10]). Es ist jedoch daran festzuhalten, daß trotzdem auch die Führer dieser Fahrzeuge „zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung" verpflichtet sind. Kommt es darum durch fahrlässiges Verhalten des Führers eines solchen Kraftfahrzeugs zu einem Verkehrsunfall, so ist dieser Führer nicht deshalb der strafrechtlichen Verantwortung entzogen, weil er das Vorrecht des § 24 KVO. genießt[11]).

1) Herrschende Ansicht; siehe Fulle S. 313, Oberländer S. 108 f.

2) „Daraus folgt auch, daß es für die strafrechtliche Verantwortung nicht darauf anzukommen hat, ob er Herren- oder Berufsfahrer ist" (Oberländer S. 195).

3) Siehe OLG. Hamburg v. 27. 1. 30, OLG. Breslau v. 13. 12. 29.

4) Was nach dem Urteil des OLG. Jena v. 9. 11. 28 bei Versagen der Kennzeichenbeleuchtung um Mitternacht nicht einmal nötig ist.

5) § 18 KVO.

6) § 22 KVO.

7) §§ 27, 28 KVO.

8) § 23 KVO.

9) § 24 KVO.

10) Feuerwehr und Krankenwagen, die sich durch besondere Zeichen (Aufschrift, Glocke, Sirene) kenntlich machen, haben nach § 25 KVO. außerdem noch das Recht der freien Durchfahrt an Straßenkreuzungen.

11) Vgl. RG. v. 28. 4. 27, v. 1. 7. 29 und OLG. Dresden v. 14. 1. 30; a. A. OLG. Hamm v. 12. 6. 29 (Verkehrsr. R. 1929/556 No. 478).

b) Führer von Landfahrzeugen, die nicht Kraftfahrzeuge sind.

Unter die Gruppe der Landfahrzeuge mit Ausnahme der Kraftfahrzeuge sind die verschiedensten Arten von Fahrzeugen zu zählen. Am zweckmäßigsten erscheint, eine Zweiteilung vorzunehmen in Fahrzeuge, die — gleich den Kraftfahrzeugen — nicht an Bahngleise gebunden sind und die man schlechthin als „Fuhrwerke" bezeichnet, und in Schienenfahrzeuge, die in Gestalt der Straßenbahnen oder der Eisenbahnzüge anzutreffen sind.

1. Die Fuhrwerksführer.

Da der Fuhrverkehr zur Zuständigkeit der Länder gehört, fehlt es an einer reichsrechtlichen Regelung. Das Reich hat jedoch im Interesse größtmöglicher Einheitlichkeit eine Musterordnung ausgearbeitet und den Ländern zur Annahme empfohlen [1]). In dieser — als „Straßenverkehrsordnung" bezeichneten — Mustervorschrift werden die Fuhrwerke in § 1 Abs. 1 No. 1 beschrieben als „Fahrzeuge, die für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet [2]) und nicht an Bahngleise gebunden sind, ausgenommen Fahrräder, Rollstühle für Kranke, einrädrige Schubkarren, Kinderwagen, Kinderleiterwagen oder dergleichen."

Kommt es zu einem Verkehrsunfall zwischen einem Kraftfahrzeug und einem Fuhrwerk, so wird es zwar ins Gewicht fallen, daß ein Fuhrwerk im allgemeinen keine so große Geschwindigkeit entwickeln kann wie ein Kraftfahrzeug; doch kann es auch bei einem Fuhrwerk dazu gelangen, daß der Führer infolge zu hoher Geschwindigkeit nicht in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten [3]). Außerdem ist wichtig, daß nach § 2 Abs. 1 StrVO auch Fuhrwerke in „verkehrssicherem" Zustand sein müssen, wobei das oben über die Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge Gesagte [4]) auch hier gilt, da „der Begriff „verkehrssicher" in der Straßenverkehrsordnung . . . den gleichen Sinn hat wie in § 3 der Kraftfahrzeugsverordnung" [5]). Jedoch ist bei Tierfuhrwerken die Prüfung der Verkehrssicherheit darüber hinaus auch noch auf die Zugtiere auszudehnen. „Zum Zug untaugliche

1) Von Bayern am 8. Mai 1926 übernommen (s. Bayer. Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 12 vom 18. Mai 1926).

2) Ebenso RG. in JW. 29/2059, wo aber unrichtigerweise auch ein „Leiterwägelchen" hierher gerechnet wird (siehe Oberländer, Seite 67).

3) § 8 StrVO. Es ist zu berücksichtigen, daß die Fuhrwerke für die im Kraftverkehr üblichen Geschwindigkeiten hinsichtlich Bremsen, Bereifung usw. auch gar nicht eingerichtet sind.

4) s. oben S. 52f.

5) KG. v. 25. 10. 27, Fulle S. 481.

Tiere dürfen zur Bespannung nicht verwendet werden“ [1]). Werden solche Tiere angespannt und es kommt infolge ihrer Untauglichkeit zu einem Unfall, so trifft den Fuhrwerkslenker das Verschulden. Hierher gehört auch der Fall, daß das Fuhrwerk von Pferden gezogen wird, die zum Scheuen neigen und sohin eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr bilden. Der Verkehr „darf sich darauf verlassen, daß der Lenker eines Pferdefuhrwerks mit dem Scheuen seiner Pferde vor ihnen fremden oder plötzlich in ihren Gesichtskreis tretenden Gegenständen rechnet“ [2]). Deshalb wird von dem Kutscher verlangt, daß er „das Gespann stets in seiner Gewalt“ hat und „stets in der Lage ist, die Zügel sicher zu handhaben“ [3]).

Abgesehen von den erwähnten Bestimmungen unterliegen die Fuhrwerksführer nach der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich Rechtsfahren, Einbiegen, Ausweichen, Ueberholen und Vorfahren den gleichen Vorschriften wie die Kraftfahrzeuge. Daher braucht z. B. der Kraftfahrer „nicht damit zu rechnen, daß ihm der Kutscher eines Pferdefuhrwerks das Vorfahrtsrecht nicht läßt und nach links in kurzem Bogen einbiegt“ [4]).

2. Die Führer von Schienenfahrzeugen.

a) Straßenbahnführer.

Alle Bestimmungen, die den Straßenbahnverkehr — wie auch den Eisenbahnverkehr — in seinem Verhältnis zum übrigen Verkehr betreffen, gehen im Grunde genommen von der Tatsache aus, daß die Straßenbahnfahrzeuge an eine feste Bahn gebunden sind und deshalb den anderen Fahrzeugen auf der Straße an Beweglichkeit nachstehen. Es muß immer der Straßenbahn Platz gemacht werden [5]); die Straßenbahn kann nie ausweichen. Infolge dieser und der weiteren Tatsache, daß sie ein Massenverkehrsmittel ist, bei dem auf die Menge der zu befördernden Personen besonders Rücksicht zu nehmen ist, bedarf sie erhöhten Schutzes.

Darum auch stellt sich in der Regel ein Zusammenstoß mit der Straßenbahn rechtlich als ein besonders gewertetes Delikt dar, nämlich als Vergehen der „fahrlässigen Gefährdung eines

---

1) Fulle S. 196.

2) RG. v. 1. 11. 29, DAR. 1929 Sp. 425, Fulle S. 339. Im übrigen kommt diesem Umstande heutzutage nur mehr geringe Bedeutung zu, da die im Straßenverkehr verwendeten Pferde in weitgehendem Maße an den Verkehr gewöhnt sind.

3) § 7 Abs. 1 StrVO.

4) KG. v. 7. 2. 29 (3. S. 872/28).

5) Siehe §§ 22, 23 Abs. 1, 25 Abs. 2 KVO.; ferner §§ 11 Abs. 1 und 2, 12 Abs 1, 14 StrVO.

Eisenbahntransports“ nach § 316 RStGB. Das Strafrecht faßt nämlich den Begriff „Eisenbahn“ nicht in dem speziellen Sinn des täglichen Sprachgebrauchs, sondern es dehnt den Begriff im wahrsten Sinne des Worts auf alle mit Maschinenkraft betriebenen, an feste Gleise gebundenen Bahnen im öffentlichen Verkehr aus[1]). Die Transportgefährdung hängt hierbei von der tatsächlich eingetretenen Beschädigung nur insoweit ab, als „noch nicht jede mit der Gefahr der Verletzung von Personen verbundene geringfügige Beschädigung eines Transportmittels zugleich ein Ingefahrsetzen des Transportes selbst“ bedeutet[2]). Andererseits aber genügt bei der Transportgefährdung schon die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines erheblicheren Schadens, mag es dann auch schließlich durch unzurechenbare Umstände nicht zu einer Beschädigung gekommen sein[3]).

Trotz dieses erhöhten Schutzes, den der Straßenbahnverkehr genießt, kann auch der Führer eines Straßenbahnwagens als Nebentäter eines Verkehrsunfalles in Betracht kommen. Das ist vor allem dann der Fall, wenn der Straßenbahnführer trotz des Vorfahrtsrechts der Straßenbahn bei unverhofftem Zusammentreffen mit einem Kraftfahrzeug (oder Fuhrwerk) es unterläßt[4]), sofort zu bremsen, oder wenn er an unübersichtlichen und engen Stellen der Straße, an denen sich für die anderen Straßenfahrzeuge ein Befahren des Straßenbahngleises nicht vermeiden läßt, nicht die nötige Vorsicht walten läßt[5]), oder endlich wenn er so rasch fährt, daß er nicht mehr halten kann, ohne ein Fahrzeug zu gefährden, an dem der Straßenbahnwagen ohne Berührung nicht vorbeikommen kann[6]). Es ist ferner zu beachten, daß auch der Straßenbahnführer mit verkehrswidrigem Verhalten anderer rechnen muß[7]). Die Verantwortung, die er im Falle fahrlässigen Verhaltens zu tragen hat, ist von besonderer Tragweite, da er — im Gegensatz zum Kraftfahrer — regelmäßig für die Folgen seines Verhaltens nicht nur im Außenverhältnis gegenüber den an dem Unfall Beteiligten verantwortlich ist, sondern auch im Innenverhältnis gegenüber den Fahrgästen der Straßenbahn durch

---

1) Siehe RGSt. 48/285.
2) OLG. Dresden v. 19. 2. 29, DAR. 1929 Sp. 352, Oberländer S. 45. In diesem Sinne auch das Schweizer Recht, nach dem die Gefährdung einer Eisenbahn nur strafbar ist, wenn sie sich als eine erhebliche darstellt (siehe JW. 29/2808).
3) Siehe OLG. Kiel im Verkehrsr. R. 1929/367.
4) RG. v. 12 7. 30, Fulle S. 424.
5) KG. bei Fulle S. 424 f.
6) RG. v. 4. 10. 30, DAR. 1930 Sp. 360, Fulle S. 424.
7) RG. v. 14. 4. 30, Fulle S. 424.

die Verwirklichung des Delikts der Transportgefährdung, für die mit Bezug auf ihn in § 316 Abs. 2 RStGB ein gesonderter Tatbestand gebildet ist.

b) Lokomotivführer.

Zusammenstöße zwischen Kraftfahrzeugen und Eisenbahnzügen gehören glücklicherweise nicht zu den Häufigkeiten, da sich der Eisenbahnverkehr in der Regel nicht auf den allgemeinen öffentlichen Verkehrswegen, sondern auf eigenen Strecken abwikkelt und da infolgedessen die Möglichkeit eines Unfalls nur an schienengleichen Bahnübergängen besteht. Wegen der absolut schweren Folgen eines Zusammenstoßes zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug sind dem Kraftfahrer namentlich an Bahnübergängen, die nicht durch Schranken gesichert sind, und außerdem bei Nacht weitestgehende — von manchen Gerichten leider häufig überspannte — Verpflichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung sowohl des Transports der Eisenbahn wie auch desjenigen des Kraftfahrers selbst auferlegt [1]). Wie schon ein Verkehrsunfall zwischen Straßenbahn und Kraftfahrzeug den Tatbestand der fahrlässigen Transportgefährdung nach § 316 RStGB erfüllt, so gilt das erst recht bei einem Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahnzug, und zwar auch hier nicht nur für den Kraftfahrer, sondern entsprechend § 316 Abs. 2 RStGB auch für den Lokomotivführer; denn „was im Kraftfahrzeugrecht der Kraftfahrer, das ist im Eisenbahnrecht der Lokomotivführer“ [2]). Auf Grund der in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung und in den Dienstvorschriften enthaltenen Bestimmungen ist der Lokomotivführer verpflichtet, jedenfalls an ungesicherten und wegen ihrer Unübersichtlichkeit bekannten Bahnübergängen [3]) „sein besonderes Augenmerk auf die zu dem Bahnübergang führende Straße zu richten“ [4]). Da an diesen Stellen Unbesonnenheiten und Unachtsamkeiten von Seiten des Straßenpublikums besonders schwere Folgen haben können, kann er sich trotz seines „Vorfahrtsrechts“ bei unvorsichtigem Befahren des Uebergangs eines Fahrlässigkeitsdelikts schuldig

---

1) Siehe RG. v. 24. 10. 29, DAR. 1929 Sp. 432, Fulle S. 81 — RG. v. 30. 1. 30, DAR. 1930 Sp. 159, Fulle S. 81 — RG. v. 27. 9. 27, Verkehrsr. R. 1928/237, Fulle S. 81 — RG. v. 16. 11. 28, Verkehrsr. R. 1930/123, Fulle S. 81 f. — BOStLG. v. 7. 12. 28, DAR. 1929/66, Fulle S. 81 — BOStLG. v. 31. 5. 29, Fulle S. 82.

2) Fulle S. 76.

3) Da die Uebergänge an Hauptbahnlinien gesichert sein müssen (§ 18 Abs. 3 EBBO.), wird die Nebentäterschaft des Lokomotivführers auf Hauptstrecken kaum mehr in Frage kommen.

4) RG. v. 10. 7. 28, Fulle S. 77.

machen; denn auch er muß mit der Möglichkeit von unvorsichtigem Verhalten der Verkehrsbeteiligten rechnen, soweit es für den von ihm geleiteten Transport von Einfluß ist[1]).

c) Führer sonstiger Wegebenutzer.

Außer den bereits erwähnten Wegebenutzern (Kraftfahrzeuge, Fuhrwerke und Schienenfahrzeuge) sind in der KVO. als Wegebenutzer noch aufgezählt: Radfahrer, Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge, sowie getriebene oder geführte Tiere.

1. Führer von marschierenden Abteilungen und Aufzügen.

Es bedarf kaum eines Beweises, daß bei der Prüfung der Frage, ob auch von marschierenden Abteilungen und von Aufzügen eine Nebentäterschaft zu einem fahrlässig herbeigeführten Verkehrsunfall ausgehen kann, in dieser Allgemeinheit eine verneinende Antwort zu erteilen ist. Die Tatsache, daß derartige Fälle fast vollkommen unbekannt sind, zeigt zu deutlich, daß marschierende Abteilungen und Aufzüge keine solche Einheit bilden, daß für sie ein „Führer" im Sinne des Verkehrsrechts verantwortlich gemacht werden kann[2]). Als Nebentäter kann vielmehr — unter Berücksichtigung der eventuell vorgelegenen besonderen Umstände[3]) — nur eine Einzelperson oder eine Gruppe von Personen aus einer marschierenden Abteilung oder ein Fahrzeug aus einem Aufzug in Betracht kommen.

2. Reiter und Führer getriebener oder geführter Tiere.

Wenn sich die oberen Gerichte auch mit einer Nebentäterschaft eines Reiters oder eines Tierführers bezw. eines Tiertreibers neben einem Kraftfahrer kaum noch zu beschäftigen hatten, so läßt das darauf schließen, daß Unfälle mit diesen Verkehrsbeteiligten nur sehr selten vorkommen. Regelmäßig wird auch den rascheren und meist widerstandsfähigeren Kraftfahrer die Alleinschuld an einem solchen Unfall treffen. Die Gründe für die Seltenheit eines Zusammenstoßes von Kraftfahrzeugen mit Reitern oder getriebenen

1) RG. v. 10. 7. 28, Fulle S. 77; s. auch RG. in Verkehrsr. R. 1928/133.

2) Eine Ausnahme ist vielleicht zu machen, falls es sich um eine Gruppe von Minderjährigen handelt.

3) In Frage kommt vor allem das Recht des Vortritts in § 25 Abs. 1 Satz 3 KVO., das aber eine Nebentäterschaft nicht von vornherein ausschließt, umsomehr als dieses Vorrecht manchmal gar nicht zu erkennen sein wird (z. B wenn ein Kraftfahrer aus einer Seitenstraße herauskommend auf eine lichte Kolonne trifft). In diesem Sinne nicht deutlich genug BOStLG. v. 24. 12. 29 (RR. I. 955/29).

bezw. geführten Tieren[1]) ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der Reitverkehr und der Tiertrieb teils auf Grund der einschlägigen Bestimmungen in der Straßenverkehrsordnung (§§ 28, 30), teils infolge der natürlichen Verhältnisse sich nur ausnahmsweise und ganz vereinzelt auf den von den Kraftfahrzeugen bevorzugten Wegen oder zu Zeiten starken Kraftverkehrs abwickelt.

3. Radfahrer.

Bei der weiten Verbreitung des Fahrrads in Deutschland und der deshalb naheliegenden Gefahr, daß Personen ohne (genügende) Verkehrserfahrung sich an dem Fahrverkehr beteiligen, ist der Radfahrer schon sehr oft zum Anlaß von Verkehrsunfällen geworden.

Der Radfahrverkehr, der sich ja in der Regel[2]) auf den allgemeinen Fahrwegen abspielt, ist — jeweils landesrechtlich — geregelt auf Grund der §§ 20 mit 27 StrVO. Die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit, das Rechtsfahren, Einbiegen, Ausweichen, Ueberholen, Vorfahren an Wegekreuzungen, Zeichengeben usw., die in der Straßenverkehrsordnung für den Fuhrwerksverkehr aufgestellt sind, gelten nach § 24 StrVO. sinngemäß für den Radfahrverkehr und stimmen teilweise wörtlich mit den entsprechenden Vorschriften der KVO. überein[3]). Daß sie von vielen Radfahrern nicht eingehalten werden, beweist die Tatsache, daß in Preußen im Jahre 1929 von 600000 Strafverfügungen wegen Uebertretung von Verkehrsvorschriften 226000 allein gegen Radfahrer erlassen werden mußten (während gegen Kraftwagen- und Motorradfahrer zusammen nur 217000 ergingen)[4]). Die meisten Komplikationen entstehen aus Verfehlungen gegen die Vorschrift des § 12 Abs. 1 Satz 3 StrVO.. welche lautet: „Schnelleren Wegebenutzern, welche die Absicht zu überholen kundgeben, hat er — d. h. hier: der Radfahrer — dies durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen", sowie die beiden weiteren Bestimmungen in § 10 Abs. 2 und § 15 StrVO., nach denen der Radfahrer beim Einbiegen nach links in weitem Bogen zu fahren und die Absicht des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung durch wagrechtes

---

1) Nicht hierher gehören die an Fuhrwerke angespannten Tiere.

2) D. h. wenn kein Radfahrweg vorhanden ist; der Radfahrer ist verpflichtet einen vorhandenen Radfahrweg zu benützen: § 25 StrVO.; KG. bei Fulle S. 370 f.

3) Fulle S. 362 f.

4) Aus M. u. Sp. Jahrgg. 7, Heft Nr. 7 Seite 33. Es ist dabei freilich zu berücksichtigen, daß das Uebergewicht des Zahlenverhältnisses der Radfahrer zu den Kraftfahrern aufseiten der Radfahrer liegt; andrerseits aber darf nicht unbeachtet bleiben, daß die Uebertretungen der Kraftfahrer meist auffälliger und leichter erfaßbar sind, umso mehr als ihnen von den Behörden ein erhöhtes Augenmerk zugewandt wird.

Halten des Armes in der Richtung des Wechsels rechtzeitig zu erkennen geben soll. Diese Bestimmungen sind geschaffen, um bei dem häufig vorkommenden Fall der Ueberholung eines Radfahrers durch einen Kraftfahrer eine Gefährdung beider möglichst auszuschließen. Die oberen Gerichte haben in stetig fortentwickelter Rechtssprechung zu dieser Frage folgende Grundsätze ausgearbeitet:

Schickt sich der Kraftfahrer erst an, den Radfahrer zu überholen, befindet sich also der Radfahrer noch vor dem Kraftfahrzeug, so hat der Kraftfahrer — vorausgesetzt, daß der Radfahrer sich vorschriftsmäßig auf der rechten Straßenseite hält — „gehörig weit" nach links auszubiegen, da er damit rechnen muß, „daß der Radfahrer nicht genau eine gerade Fahrlinie einhalten, sondern geringe Abweichungen nach rechts und links machen wird und daß er gezwungen sein kann, von seinem Fahrrad abzusitzen" [1]). Dagegen braucht der Kraftfahrer nicht damit zu rechnen, daß ein Radfahrer ohne jeden erkennbaren äußeren Anlaß [2]) und ohne sich durch rechtzeitiges Zeichengeben nach rückwärts zu sichern, plötzlich „unter Aenderung seiner Fahrtrichtung sich stark nach links wenden werde [3])" oder daß er, bereits ausgewichen, „im letzten Moment in die Fahrbahn zurückkehrt" [4]). Ein Warnungszeichen seitens des Kraftfahrers ist „auf einer breiten, geraden und verkehrsreichen Straße von normaler Beschaffenheit" bei Ueberholung vorschriftsmäßig sich auf der rechten Seite haltender Radfahrer nicht immer erforderlich [5]); denn auch bei Abgabe von Warnungszeichen kann sich der Kraftfahrer infolge der Tatsache, daß Radfahrer sich nicht umzusehen pflegen, wenn hinter ihnen das Warnungszeichen eines Kraftfahrzeugs ertönt, gar nicht davon überzeugen, ob seine Warnungszeichen gehört wurden [6]). Das Rechtsüberholen (bzw. Linksausweichen) eines unvorschriftsmäßig auf der linken Straßenseite fahrenden Radfahrers darf jedoch nur erfolgen, wenn angenommen werden darf, daß der Radfahrer trotz der Warnung seitens des Kraftfahrers durch die Abgabe von Hupenzeichen seine Fahrtrichtung auf der linken Straßenseite beibehalten und damit das Kraftfahrzeug erkennbar bewußt rechts vorfahren lassen (bezw. ihm links aus-

1) OLG. Dresden v. 25. 2. 30, DAR. 1930 Sp. 189, Fulle S. 368; s. auch BOStLG. v. 16. 7. 29 (RR. I. 480/29, Fulle 364.

2) Bedenklich in dieser Hinsicht das Urteil des RG in JW 29/939.

3) BOstLG. v. 16. 7. 29; s. ferner OLG Braunschweig v. 8. 2. 29, Fulle S. 364 — RG v. 17. 2. 30. DAR 1930 Sp. 120, Fulle S. 365 — LG Hildesheim v. 12. 2. 29, DAR 1929 Sp. 234, Fulle S. 367.

4) BOStLG. in JW. 27/185.

5) BOStLG. v. 2 5. 30, Fulle S. 368.

6) OLG. Düsseldorf v. 26. 3. 30, Fulle S. 370.

weichen) will. Voraussetzung ist, daß es sich um eine wenig belebte Straße handelt[1]), sodaß das Rechtsvorfahren (bezw. Linksausweichen) ohne Gefährdung des Radfahrers oder eines anderen Verkehrsbeteiligten möglich ist. Der Wille eines links fahrenden Radfahrers, auf der linken Straßenseite zu bleiben, wird dann ganz besonders deutlich erkennbar, wenn der Radfahrer ein entsprechendes Zeichen gibt, oder wenn er einem zweiten, nebenherfahrenden Radfahrer, der auf die Warnungszeichen des Kraftfahrzeugs die rechte Straßenseite einnimmt, nicht durch die Ausführung derselben Bewegung folgt[2]). Da es sich beim zulässigen Rechtsüberholen (bzw. Linksausweichen) um Ausnahmefälle handelt, muß sich der Kraftfahrer vom Ausschluß irgendeiner Gefährdung Gewißheit verschafft haben, „bevor er sich entschließt, entgegen der Vorschrift rechts vorzufahren“(bzw. links auszuweichen)[3]).

Hat dagegen der Kraftfahrer den Radfahrer vorschriftsmäßig überholt, d. h. ist der Radfahrer dem Blickfeld des Kraftfahrers entschwunden[4]), so ist der Kraftfahrer „weder verpflichtet noch imstande, bei Fortsetzung der Fahrt immer noch das Verhalten des zurückgebliebenen Radfahrers besonders[5]) ins Auge zu fassen“[6]) und sich davon zu überzeugen, ob der Radfahrer tatsächlich hinter dem Kraftfahrzeug zurückgeblieben ist[7]); er braucht nicht damit zu rechnen, daß der Radfahrer seinen äußerst gefährdeten Weg zwischen Kraftfahrzeug und Straßenrand weiter fortsetzen

---

1) OLG. Celle v. 29. 11. 29, Fulle S. 364.

2) RG. v. 30. 1. 30, DAR. 1930 Sp. 89, Fulle S. 369.
Der eine Radfahrer bleibt vielleicht deswegen links, weil er bei der Breite der Fahrbahn und der Nähe des Kraftfahrzeugs fürchtet, nicht mehr die rechte Seite zu erreichen, bevor das Kraftfahrzeug die Stelle der Ueberquerung passiert hat.

3) OLG. Karlsruhe v. 9. 12. 26, Fulle S. 21f.; gleicher Ansicht KG. bei Fulle S. 22.

4) Was beim Kraftwagen dann der Fall ist, wenn der Radfahrer sich nicht mehr in Höhe des Führersitzes befindet.

5) Der Radfahrer wäre z. B. zu berücksichtigen, wenn er von einem Lastwagen mit Anhänger kurz vor dem Halten hart am rechten Randstein überholt worden wäre.
„Besonders“ wird darum in dem Sinne auszulegen sein: wenn nicht eine besondere Veranlassung vorliegt.

6) OLG. Dresden v. 5. 2. 30, DAR. 1930 Sp. 191, Fulle S. 367.

7) Was infolge des dadurch nötig werdenden Umschauens geradezu eine Gefährdung des Verkehrs wäre! Darum ist der in dem Urteil des BOStLG. in JW. 27/2806 wiedergegebene Grundsatz: „Der Kraftfahrer muß sein Augenmerk besonders auch (!) auf die hinter seinem Fahrzeug drohenden Gefahrquellen richten“ in dieser Allgemeinheit nicht richtig. Es muß auch hier ein Anlaß vorliegen (Hupenzeichen usw.!), nach hinten zu achten. Der Kraftfahrer hat nur uneingeschränkt nach rückwärts Ausschau zu halten, wenn er rückwärts fährt: BOStLG. in JW. 29/2059.

wird[1]) und darf deshalb schon dann wieder näher an den rechten Straßenrand heranfahren, wenn er — je nach dem Verhältnis seiner Geschwindigkeit zu der des Radfahrers unter Zugrundelegung der Normalgeschwindigkeit[2]) eines Radfahrers und je nach der Länge seines Fahrzeugs — annehmen darf, daß die Ueberholung des Radfahrers beendet ist.

d) Fußgänger.

Die Fußgänger sind keine selbständigen Wegebenutzer im Sinne der KVO. Sie kommen lediglich als solche in Betracht, wenn sie mit Wegbenutzern, die von der KVO. anerkannt sind (z. B. Fuhrwerken, getriebenen oder geführten Tieren), eine Einheit bilden. Das sind z. B.: Begleiter von Fuhrwerken[3]); ein Radfahrer, der (vorübergehend) sein Rad schiebt; der Hirte, der eine Herde treibt[4]). In diesen Fällen unterliegen die Fußgänger ebenfalls den jeweiligen Verkehrsbestimmungen der Wegebenutzer, mit denen sie eine Einheit bilden.

Aber auch der „Fußgänger"; der sich begrifflich in Gegensatz setzt zu den anderen Verkehrserscheinungen, ist von Verkehrsvorschriften nicht befreit, gerade weil er nicht Wegebenutzer ist und darum den Fahrdamm nur aushilfsweise zu betreten hat. In § 29 StrVO. sind seine Verpflichtungen niedergelegt, deren wichtigste in den beiden Sätzen enthalten sind: „Fußgänger haben in der Regel[5]) die besonderen für die Fußgänger eingerichteten Wege (Bürgersteige usw.) zu benutzen"; „bei der Benutzung des Fahrweges ist die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen". Da der Straßenverkehr in Deutschland rechts orientiert ist, hat der Fußgänger beim Ueberschreiten des Fahrdamms zuerst nach links und dann, wenn er sich der Mitte nähert, nach rechts zu schauen[6]). Die vielen Verkehrsunfälle, an denen Fußgänger beteiligt sind, beweisen jedoch, daß es noch viele ver-

---

1) RG. in Verkehrsr. R. 1927/304, Fulle S. 363.

2) Auf Wettfahrversuche braucht sich der Kraftfahrer nicht einzurichten, selbst dann nicht, wenn der Radfahrer vor der Ueberholung übermäßig rasch gefahren ist.

3) Jedoch nur solange sich der Begleiter an dem Fuhrwerk befindet; s. OLG. Celle v. 3. 10. 30, Fulle S. 203 f.

4) Oberländer S. 67 Anm. 35 u. 41.

5) Ein Fußgänger braucht nicht einen völlig durchweichten Fußweg zu benutzen, wenn daneben eine gut asphaltierte Straße läuft. Es empfiehlt sich jedoch bei Benutzung der Fahrbahn die linke Straßenseite einzuhalten: KG. v. 10. 7. 29, DAR. 1930 Sp. 318, Fulle S. 208. Die Verpflichtung zur Benutzung des Bürgersteigs setzt natürlich voraus, daß ein solcher wirklich in ausreichendem Maße vorhanden ist.

6) s. Urteil des OLG. Frankfurt a. M. v. 4. 6. 30, R.d.K. 1930/5031, Fulle S. 202.

kehrsunerfahrene Personen gibt, die den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs — der auch an die Fußgänger Anforderungen stellt! — nicht gewachsen sind. Nach der Rechtssprechung, die sich aus sehr kraftverkehrsfeindlichen Anfängen [1]) herausentwickelt hat, ist die Schuldgrenze für den Kraftfahrer wesentlich weiter gezogen als für den Fußgänger insofern, als der Kraftfahrer auch hier mit unvorsichtigem Verhalten des Publikums rechnen muß, soweit es im Rahmen der täglichen Erfahrung liegt [2]). Zu diesem unvorsichtigen Verhalten gehört, daß Fußgänger „Warnungszeichen zu langsam aufnehmen und darauf ihren Entschluß fassen oder in plötzlichem Erschrecken unsachgemäß handeln" [1]), sowie daß Fußgänger beim Ueberqueren der Fahrbahn nicht ohne weiteres stehen bleiben, um den Kraftfahrer, dessen sie ansichtig geworden sind, vorbeifahren zu lassen [4]). Dagegen braucht der Kraftfahrer nicht damit zu rechnen, „daß auf dem Bürgersteig ihren Weg verfolgende Personen plötzlich den Fahrdamm betreten werden" [5]), ohne sich um den Verkehr zu kümmern, vor allem, wenn auf der Straße reger Verkehr auch nur zu herrschen pflegt [6]) oder endlich, daß ein Fußgänger, der auf Hupenzeichen stehen geblieben ist, um den Kraftfahrer vorbeizulassen, „plötzlich doch noch vor dem Kraftfahrzeug die Straße zu überqueren versucht" [7]).

Ausweichen und Ueberholen kann gegenüber Fußgängern, die sich auf der Fahrbahn befinden, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite erfolgen [8]). Der Kraftfahrer hat dabei ähnliche Sorgfalt anzuwenden, wie wenn er einen links fahrenden Radfahrer überholt" [9]).

---

1) Daß die Rechtsprechung anfänglich entschieden für den Fußgänger Partei ergriff, war ebenso ungerecht wie unpraktisch, weil damit nie der Fußgänger zu der notwendigen Verkehrsdisziplin erzogen werden konnte. Interessant in dieser Hinsicht die besonders hohe Sorgfaltspflicht gegenüber Fußgängern in England (s. JW. 29/2809).

2) s. RG. v. 7. 11. 29, DAR. 1929 Sp. 430, Fulle S. 202; ferner OLG. Kiel v. 29. 5. 29, DAR 1929 Sp. 351, Fulle S. 202.

3) OLG. Dresden v. 30. 7. 30, DAR. 1930 Sp. 344, Fulle S. 207; s. auch OLG. Dresden v. 25. 3. 30, Fulle S. 206 f. und KG. v. 3. 11. 28, DAR. 1929 Sp. 196, Fulle S. 208.

4) BOStLG. v. 14. 1. 30, DAR. 1930 Sp. 190, Fulle S. 207f.

5) Fehlen des Anlasses! Aus RG. v. 18. 11. 29, DAR. 1930 Sp. 107.

6) Auch auf einer verkehrsreichen Landstraße! S. OLG. Celle v. 3. 10. 30, Fulle S. 207.

7) Fall des RG. in JW. 30/2876; ähnlich der Fall des RG. v. 26. 1. 32, DAR. 1932 Sp. 74 f.

8) S. Oberländer S. 131 Anm. 3 und S. 133 Anm. 3.

9) S. hierzu RG. v. 12. 3. 29, DAR. 1929 Sp. 195, Fulle S. 203, Oberländer S. 134 und OLG. Dresden v. 4. 12. 28, DAR. 1929 Sp. 113, Fulle S. 208 f., Oberländer S. 134.

e) Mitfahrer des Kraftfahrzeugs.

An die Seite der bisher besprochenen Nebentäter, deren Wirken dem des Kraftfahrers in der Regel unmittelbar entgegengesetzt ist, treten diejenigen Nebentäter, die den Erfolg nur mittelbar betreffen können, da sie das Wirken des Kraftfahrers nur zu unterstützen oder von diesem in ihrem eigenen Wirken unterstützt zu werden in der Lage sind.

In diesem Zusammenhang ist vornehmlich auf die Mitfahrer des Kraftfahrzeugs Bezug zu nehmen. Der Begriff des Mitfahrers eines Kraftfahrzeugs erstreckt sich auf zwei hauptsächlich im Zivilverkehrsrecht unterschiedene Personengruppen: auf den Kraftfahrzeughalter und den Fahrgast.

1. Der Kraftfahrzeughalter, dem im Verkehrsstrafrecht nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt, da hier die Hauptverantwortung auf dem Führer lastet, hat das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch und besitzt die Verfügungsgewalt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt[1]). Diese von den Zivilsenaten des Reichsgerichts entwickelte Definition gilt auch für das Strafrecht[2]).

Eine eigene strafrechtliche Halterverantwortlichkeit trifft den im Kraftfahrzeug befindlichen Halter während der Fahrt nicht[3]). Wenn er die Uebertretungen von Verkehrsvorschriften anordnet[4]) oder es bewußt unterläßt, gegen eine fortgesetzte Uebertretung von Verkehrsvorschriften von seiten des Führers einzuschreiten[5]), kann er sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen als Anstifter oder Mittäter[6]) strafbar machen. Fahrlässige Mitwirkung in Neben-

---

1) RG. in ständiger Rechtsprechung (s. RG. v. 15. 10. 29, 18. 11. 29, 27. 1. 30). Der Halter ist also nicht schlechthin der Eigentümer.

2) S. RG. v. 15. 10. 29 in JW. 30/2861.

3) Dagegen vor der Fahrt: § 16 Satz 2 KVO., sowie allgemein: § 23 Abs. 2, § 24 Abs. 2 KFG.

4) S. RG. IV 645/07 bei Exner S. 578 Anm. 1.

5) Eine von den Gerichten vielfach angenommene weitergehende Verpflichtung des Halters ist mit Entschiedenheit abzulehnen. Der Grundsatz, daß dem Halter keine eigene Rechtspflicht zur Ueberwachung des Führers obliegt, verlangt konsequente Durchführung. Der oft laienhafte Halter ist auch nicht verpflichtet, die den geprüften Führer allein betreffenden Bestimmungen der KVO. (s. Müller S. 422) im einzelnen genau zu kennen, ebensowenig wie er trotz der Vorschrift des § 16 Satz 2 KVO. verpflichtet werden kann, das Fahrzeug selbst zu untersuchen (s. Oberländer S. 108). Die Berechtigung einer gewissen, allerdings nur oberflächlichen Beaufsichtigungspflicht läßt sich aus dem Wortlaut des § 18 Abs. 1 KVO. entnehmen (s. Oberländer S. 117).

6) Hier ist also Vorsatz vorausgetzt; s. hierzu Isaac S. 447.

täterschaft kann nur als die eines gewöhnlichen Mitfahrers in Frage kommen [1]).

2. Der Fahrgast steht dem Verkehrsmittel und seiner Benutzung in einem fremderen Verhältnis gegenüber als der Halter. Im Sinne des Strafrechts ist anzunehmen, daß Fahrgast jede beförderte Person ist, gleichgültig, ob ihr die Mitbenutzung des Fahrzeugs vom Halter oder vom Führer entgeltlich oder unentgeltlich gestattet wird. „Der Fahrgast braucht sich um die Führung des Fahrzeugs nicht zu kümmern" [2]). Er kann sich also nur in ganz besonders gelagerten Fällen der (vorsätzlichen) Teilnahme an einer strafbaren Handlung des Führers schuldig machen [3]).

3. Die Nebentäterschaft des Mitfahrers, sei er Halter oder Fahrgast, setzt ein fahrlässiges Verhalten des Führers voraus, zu dem sich ohne Einverständnis des Führers ein im Sinne des ursächlichen Zusammenhangs erhebliches Verhalten des Mitfahrers gesellen muß. Erheblich in diesem Sinne wird das Verhalten des Mitfahrers jedoch nur dann sein, wenn es in den Pflichtenkreis des Führers eindringt und sich auf Leitung und Bedienung des Kraftfahrzeugs auswirkt. Es handelt sich hier vor allem um Fälle, in denen eine notstandsähnliche Lage gegeben ist, z. B. der Mitfahrer greift, durch die Fahrweise des Führers ängstlich geworden, unsachgemäß in die Steuerung und führt damit einen Unfall herbei [4]). Außerdem gehört hierher der Fall, daß der Kraftfahrer die Führung des Kraftfahrzeugs einem anderen überläßt, durch dessen Ungeeignetheit es zu einem Unfall kommt (er ist betrunken, ungeprüft usw.) [5]). Der Mitfahrer muß freilich dabei auf Grund

---

1) Der Ansicht, daß durch passives Verhalten des Halters eine Nebentäterschaft begründet wird (s. bei Müller S. 421), ist nicht beizutreten, da auf Grund der in gewisser Beziehung vorliegenden Sonderstellung des Halters zum Führer in dieser Hinsicht nur ein einverständiges Handeln möglich wäre.

2) RG. v. 26. 5. 30, DAR. 1930 Sp. 199/200, Oberländer S. 117, Fulle S. 166

3) Dafür hat er auch keinen Schadensersatzanspruch nach § 8 KFG. Anders gerichtete Ansichten sind abzulehnen, da nicht von jedem Fahrgast auch noch Sach- und Rechtskunde verlangt werden kann und da es zu großen Unzuträglichkeiten führen würde, wenn der Führer sich von jedem Fahrgast korrigieren lassen müßte.

4) RG. in JW. 30/2874 bejaht in diesem Fall Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Führers und dem eingetretenen Erfolg, was nach der adäquaten Verursachungstheorie nur bei ganz besonders pflichtwidriger Fahrweise des Kraftfahrers zu billigen ist.

5) Einen anderen Fall stellt dagegen Exner S. 577 f. dar. Er weist mit Recht darauf hin, daß „die Ueberlassung des Wagens an einem geprüften und nüchternen Chauffeur selbst dann nicht Fahrlässigkeit begründen kann, wenn dieser Chauffeur . . . als ein ungeschickter oder waghal-

seiner eigenen oder der allgemeinen Erfahrung wissen können, daß durch sein Verhalten eine Gefährdung des Verkehrs und damit leicht ein Verkehrsunfall entsteht.

4. Einen besonderen Fall bilden die Uebungs- und Prüfungsfahrten zum Zwecke der Ablegung der Fahrprüfung. Hier gilt nicht der Fahrschüler, sondern der begleitende Fahrlehrer als Führer des Kraftfahrzeugs (§ 3 Abs. 2 KFG.). Dadurch wird die strafrechtliche Verantwortlichkeit für ein Fahrlässigkeitsdelikt des Fahrschülers in vollem Umfange auf den Fahrlehrer übertragen [1]), der überdies dann auf Grund seines Berufs dem erweiterten Strafrahmen der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 RStGB. unterliegt [2]). Der Fahrlehrer muß deshalb nicht nur auf den Straßenverkehr, sondern auch auf den Fahrschüler sein Augenmerk richten, um bei unsachgemäßem Handeln des Fahrschülers durch rechtzeitiges Eingreifen der Gefahr eines Verkehrsunfalls vorbeugen zu können [3]). „In einem späten, eventuell unsachgemäßen Eingreifen liegt eine Fahrlässigkeit“ [4]), ebenso in unzureichender Beaufsichtigung des Fahrschülers [5]). Andererseits wird aber der Fahrschüler nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts von einer Verantwortlichkeit nicht befreit, wenn er eine Sorgfalt außer acht läßt, die auch ihm zugemutet werden kann [6]).

---

siger Führer bekannt ist. Die amtliche Prüfung legitimiert ihn zu fahren und legitimiert jeden Dritten, ihn fahren zu lassen“. Siehe hierzu auch oben S. 10f.

Eine Ueberschätzung des Führerscheines, der in seiner Eigenschaft als Legitimation zu einem nicht geringen Teil eben doch noch nur formale Bedeutung beanspruchen kann, liegt in der Formulierung des RG in Jur. Rdsch. 1930/1558: Die Führung eines Kraftwagens, ohne als Führer geprüft zu sein, begründet regelmäßig ohne weiteres die Annahme eines ursächlichen fahrlässigen Verhaltens

Ist es z. B nicht wahrscheinlich, daß der geübte Fahrer eines führerscheinfreien Motorrads ein Kraftrad der Führerscheinklasse I sicherer fährt als der Inhaber eines Führerscheins dieser Klasse, der nur selten Gelegenheit hat, ein Kraftrad zu fahren?

1) Siehe RG. v. 16. 10. 28, DAR. 1929 Sp. 89, Fulle S. 171.

2) Siehe RG. v. 12. 11. 26, Fulle S. 171, Müller S. 161.

3) Siehe RG. v. 27. 5. 29, Fulle S. 171.

4) RG. v. 16. 10. 28 a. a. O.

5) BOStLG. v. 2. 11. 26 in JW. 27/2809, Fulle S. 171.

6) Z. B. ein Kraftwagenfahrschüler hat nicht so lange Beine, „um die Fußbremse gehörig durchtreten zu können“: Fall des RG. vom 17. 5. 30, DAR. 1930 Sp. 223, Fulle S. 173. Im Falle des RG. v. 16. 10. 28 (in JW. 29/939) ist dagegen die Zumutbarkeit abzulehnen. Die Verantwortlichkeit des Fahrschülers darf sich nicht auf Erfahrungen stützen, die im Fahrkurs und beim nachfolgenden selbständigen Fahren erst allmählich gesammelt werden können.

f) Verkehrsbeamte.

Außer dem Mitfahrer des Kraftfahrzeugs kann endlich auch ein Verkehrsbeamter in mittelbarer Nebentäterschaft an einem Verkehrsunfall mitwirken. Unter dem Begriff „Verkehrsbeamter" seien alle Personen zusammengefaßt, die in amtlicher Eigenschaft den Verkehr auf öffentlichen Straßen zu überwachen und zu regeln haben (also Verkehrsschutzleute, Schrankenwärter, Zollbeamte und ähnliche). Es ist hier an Fälle zu denken wie etwa folgenden: Ein Polizeibeamter, dessen Weisungen nach § 27 KVO. zu befolgen sind, gibt an einer Straßenkreuzung ein mißverständliches Zeichen, sodaß ein sich der Kreuzung nähernder Kraftfahrer nicht abstoppt und einen Zusammenstoß herbeiführt. Oder ein Kraftfahrer fährt über einen Bahnübergang, dessen Schranken von dem Bahnwärter trotz des sich bereits nähernden Zuges noch einmal hochgenommen werden, um dem Kraftfahrer die Durchfahrt zu ermöglichen. Ein ähnlicher Fall ist der, daß ein Kraftfahrer ohne Beobachtung besonderer Vorsichtsmaßregeln über einen gesicherten Bahnübergang fährt, dessen Schranken deshalb nicht geschlossen sind, weil der Schrankenwärter das Läutwerk, welches das Nahen des Zuges ankündigte, pflichtwidrig überhört hat[1]). Da in diesen und den weiterhin noch möglichen Fällen das Bewußtsein des rechtswidrigen Zusammenwirkens fehlt, kann auch hier von einem einverständigen Handeln und damit von Mittäterschaft keine Rede sein. Eine Verantwortlichkeit des Kraftfahrers als Nebentäter hat jedoch nur dann Platz zu greifen, wenn von dem Kraftfahrer aus offensichtlich pflichtwidrigen Handlungen des Verkehrsbeamten (z. B nochmaliges Hochnehmen der Schranken) oder, falls Handlungen des Verkehrsbeamten nicht vorliegen, aus erkennbaren Umständen, die ein pflichtwidriges Unterlassen von Handlungen des Verkehrsbeamten nahelegen, eine Zuspitzung der Gefährdung eines Verkehrsbeteiligten, eines Eisenbahntransportes oder seines eigenen Fahrzeugs befürchtet werden muß[2]).

4. Nach dem Gesichtspunkt besonderer Umstände.

Nach der Aufzählung der einzelnen Nebentätergruppen, die bei dem Verkehrsunfall eines Kraftfahrers gegeben sein können, ist noch auf eine Reihe besonderer Umstände zu verweisen, welche bei der Abwägung des Verschuldens des Kraftfahrers und bei der Würdigung des nebentäterischen Verhaltens nicht außer Ansatz bleiben dürfen.

---

1) In Abänderung der Fall des RG. v. 14. 2. 27, Fulle S. 317.

2) Mangels der erforderlichen Konkretisierung unrichtig: RG. vom 24. 10. 29; s. hierzu Louis in JW. 31/887.

a) Vor allem interessiert neben der Lebhaftigkeit des Verkehrs[1]) die Beschaffenheit des Weges, welche die Sicherheit des Fahrens nicht unwesentlich beeinflussen kann. Unter den Begriff der „Beschaffenheit des Weges“ [2]) fällt sowohl die Anlage (Abschüssigkeit, Steilheit, Häufigkeit von Kurven, Schmalheit) als auch der Zustand der Straße, der nur vorübergehender Natur sein kann (Schlüpfrigkeit des Asphalts nach Regen oder Straßensprengung, Vereisung) oder ein über geraume Zeit andauernder (Schlaglöcher, Versandung usw.). In § 18 Abs. 2 KVO. sind die schlechte Beschaffenheit des Weges und die Lebhaftigkeit des Verkehrs als zwei Fälle des allgemeinen Begriffs: „Behinderung des Ueberblicks über die Fahrbahn“ [3]) betrachtet, zu der in diesem Zusammenhang [4]) auch die Straßenteile rechts und links der eigentlichen Fahrbahn gehören [5]). Verlangt wird hier eine so geringe Geschwindigkeit, daß das Fahrzeug „auf kürzeste Entfernung“ zum Stehen gebracht werden kann. Ein so langsames Fahren kann jedoch nur gefordert werden, wenn der Kraftfahrer in der Lage ist, die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erkennen [6]), oder wenn er auf Grund besonderer Umstände mit der nahen Möglichkeit einer Beeinträchtigung rechnen muß.

Taucht plötzlich in der Nähe ein Hindernis auf, so ist es für den Kraftfahrer auch bei langsamster Fahrt ein Ding der Unmöglichkeit, auf der Stelle zu halten. Es hat sich deshalb in der Praxis der Gerichte allmählich die Ansicht durchgerungen [7]), daß der Kraftfahrer eine Ueberlegungszeit [8]) benötigt, die sogenannte Schrecksekunde. Sie umfaßt die Zeitspanne vom Aufnehmen des äußeren Bildes bis zum Beginn der Ausführung des Entschlusses [9]) und ist individuell verschieden lang (ein Fünf-

1) Lebhafter Verkehr auf dem Fußgängersteig allein löst jedoch die Verpflichtung zum Langsamfahren noch nicht aus (Oberländer S. 119 Anm. 9), wenn es sich auch empfehlen wird, in diesem Fall nicht hart am Randstein zu fahren, um eine Gefährdung von Fußgängern zu vermeiden, die gerne bei Gedränge zum Zwecke des Ausweichens den Fahrdamm betreten. § 20 KVO. ist zu beachten.

2) S. hierzu Müller S. 631 f., Isaac S. 529 f.

3) Daraus erklärlich, daß schlechte Straßenbeschaffenheit den Blick von der Beobachtung der übrigen Verkehrserscheinungen abzieht.

4) Entfällt im Fall des § 23 Abs. 4 KVO.; s. Oberländer S. 136.

5) Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung.

6) S. KG. v. 14. 4. 30, DAR. 1930 Sp. 157. Fulle S. 309. — Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit heißt hier: Der Kraftfahrer ist in der Ueberblickung der Fahrbahn behindert.

7) S. RG. v. 25. 6. 28, Fulle S. 403 usw.

8) Nach Isaac S. 532.

9) Aehnlich bei Oberländer S. 18 f.

tel bis eine halbe bis eine Sekunde)[1]). Die in der Ueberlegungszeit zurückgelegte Strecke ist von dem Gesamtbremsweg[2]) in Abzug zu bringen, wenn das Hindernis den Kraftfahrer überrascht hat, d. h. wenn es hinsichtlich der Nähe des Auftauchens als auch der Tatsache des Auftauchens selbst unerwartet war[3]). Der sehr relative Begriff der „kürzesten Entfernung“[4]) ist demnach wohl am besten dahingehend auszulegen, daß der Kraftfahrzeugführer imstande sein muß, sein Fahrzeug auf eine solche Entfernung zum Halten zu bringen, daß er beim Auftauchen zwar unerwarteter, aber nicht ungewöhnlicher Hindernisse mit Einrechnung einer Ueberlegungszeit ein Auffahren oder einen sonstigen Unfall unter normalen Umständen vermeiden kann[5]). Es handelt sich also beim Halten auf kürzeste Entfernung um die Entscheidung einer Tatfrage[6]).

Wenn das Kraftfahrzeug — beim Abbremsen — infolge der Straßenbeschaffenheit (Vereisung, Schlüpfrigkeit) ins Rutschen kommt — was sich selbst durch ganz langsames Fahren nicht immer vermeiden läßt — oder auf schlechter Straße (Schlaglöcher, Versandung, nach außen geneigte Kurve) aus seiner geraden Fahrbahn seitlich gerissen wird, so kann dem Kraftfahrer hieraus ein Vorwurf nur gemacht werden, wenn die vorher eingehaltene Geschwindigkeit nach den Vorschriften oder vor allem nach den besonderen für den Kraftfahrer erkennbaren Umständen zu hoch

---

1) Daher falsch die einheitliche Festlegung auf eine halbe Sekunde in der Entscheidung des RG. in RdK. 1929/248.

2) Gesamtbremsweg = der in der Ueberlegungszeit mit unverminderter Geschwindigkeit zuürckgelegte Weg + der effektive Bremsweg bei abgebremster Geschwindigkeit.

3) In der Fassung des Begriffes zu weit: RG. v. 29. 4. 29 in RdK. 1929/248; zu eng: RG. v. 12. 1. 31 in JW. 31/877f.; richtig RG. v. 16. 5. 29 in RdK. 1929/475, Fulle S. 404, Oberländer S. 19.

4) Als Maßstab und Anhaltspunkt hierfür möge dienen, daß nach König (in „Kraftfahrlehre“ und in A. u. K. 18/218f.) im günstigsten Fall (gute Bremsen, wenig abgenutzte Reifenprofile, allerbestens geeignete Straße wie gute trockene Makadamstraße, Schotter- oder Kleinpflasterstraße) in der Ebene mit Einrechnung einer Sekunde als Schrecksekunde ein kürzester Bremsweg sich ergibt von: $3^1/_2$ m bei 10 km-Stundengeschwindigkeit, 8 m bei 20 km-Stundengeschwindigkeit, $13^1/_2$ m bei 30 km-Stundengeschwindigkeit und 20 m bei 40 km-Stundengeschwindigkeit. S. hierüber auch bei Isaac S. 532f.

5) Aehnl. OLG. Dresden v. 3. 12. 29, DAR. 1930 Sp. 62, Oberländer S. 120f. Mit RG. in JW. 29/2822 ist daher Fahrlässigkeit anzunehmen, wenn ein Kraftfahrer einen anderen überholen will, obwohl er sieht, daß der Vorausfahrende infolge der schlechten Straßenbeschaffenheit (Schlaglöcher!) wiederholt nach links Bewegungen ausführt (Grund: Schwankungen durch das Einsinken der Räder in die Schlaglöcher oder absichtliches Umfahren der Schlaglöcher).

6) KG. v. 14. 4. 29, Fulle S. 300.

gewesen ist. Der Führer hat bei Berechnung der von ihm einzuhaltenden Geschwindigkeit die Umstände zugrunde zu legen, die seiner Person und seinem Fahrzeug entspringen und auf dieser Basis sich auf die äußeren Umstände einzurichten, die er nach dem Grade ihrer Gefährlichkeit berücksichtigen muß.

b) Der Ueberblick über die Fahrbahn kann nicht nur durch die Beschaffenheit des Weges oder infolge lebhaften Verkehrs (durch große Lastkraftwagen, hochbeladene Fuhrwerke, die dicht vorausfahren) behindert sein, sondern auch durch Naturerscheinungen wie Dunkelheit, Nebel, Sprühregen und durch Blendungserscheinungen (auf- oder untergehende Sonne, Scheinwerfer entgegenkommender Kraftfahrzeuge u. a.)[1]).

Hier gilt folgendes: „Aus der Tatsache allein, daß es Nacht ist, erwächst dem Führer noch keine Pflicht besonders langsam zu fahren“[2]). „Eine Fahrgeschwindigkeit von 60—65 km auf offener Straße ist auch zur Nachtzeit in der Regel nicht unzulässig“[3]). Die Vorbedingungen des § 18 Abs. 2 KVO. werden also nicht schon dadurch erfüllt, daß es Nacht ist. Es bleibt vielmehr dem Kraftfahrer auch hier überlassen, seine Geschwindigkeit nach seiner persönlichen und seines Fahrzeugs Verlässigkeit einzurichten. Jedoch werden an die Aufmerksamkeit und Umsicht des Kraftfahrers bei Nacht, starkem Nebel usw. größere Anforderungen gestellt. Denn nicht nur, daß der Kraftfahrer bei Dunkelheit den gleichen Verpflichtungen unterliegt wie dann, wenn Tagessichtverhältnisse vorliegen, er muß auch gegenüber Fußgängern geradezu mit einem noch unverständigeren Benehmen rechnen wie am Tage, insoferne als Fußgänger bekanntlich nachts gern den Fahrdamm benützen[4]), auch wenn ein Bürgersteig vorhanden ist, und als sie dazu neigen, von den Scheinwerfern der Kraftfahrzeuge geblendet zu werden[5]) und sich infolgedessen unsicher zu verhalten.

Unterliegt der Kraftfahrer selbst der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge, dann ist eine Behinderung der Fahrbahn gemäß § 18 Abs. 2 KVO. gegeben. Der Kraftfahrer „muß schon bei Beginn einer Blendung . . . seine Fahrt auf die Möglichkeit sofortigen Haltens einstellen“[6]), vorausgesetzt, daß er nicht

1) S. Oberländer S. 118, Isaac S. 528f.
2) RG. v. 18. 11. 29, DAR. 1930 Sp. 28, Oberländer S. 118, Müller S. 632.
3) BOStLG. v 24. 1. 30, DAR. 1930 Sp. 156, Oberländer S. 118. Keinesfalls darf aber der Gesamtbremsweg größer sein als die Sichtweite: OLG. Dresden v. 24. 4. 29, Fulle S. 228.
4) RG. v. 25. 9. 30, DAR. 1930 Sp. 343, Fulle S. 206.
5) RG. v. 26. 9. 30, DAR. 1930 Sp. 343, Fulle S. 205.
6) RG. v. 30. 10. 30, DAR. 1930 Sp. 365, Fulle S. 126.

durch ein in der Nähe plötzlich und intensiv auftretendes Licht geblendet wird. In letzterem Fall, in dem der Überblick nicht nur als behindert, sondern als vollständig fehlend anzusehen ist, muß das Kraftfahrzeug angehalten werden[1]). Eine Schuld an einem während der Auslaufbewegung beim Anhalten erfolgenden Verkehrsunfall wäre dem Kraftfahrer in diesem Fall jedoch nicht beizumessen[2]).

c) Will man das Maß der Anforderungen, die an den Kraftfahrer gestellt werden können, auf eine möglichst allgemeine Formel bringen, so stellt man als Gegenpole der Anforderungen die Ortschaft (Dorf, Stadt) der freien Landstraße gegenüber. Mit ihrem lebhaften Fahr- und Fußgängerverkehr, mit ihrem durch die Bebauung bedingten schlechten Ueberblick in Kurven und an den vielen Kreuzungen ist die Ortschaft viel leichter geeignet, eine kleine Unachtsamkeit des Kraftfahrers zur Ursache eines Verkehrsunfalles zu machen als die offene Landstraße mit ihren vielen übersichtlichen geraden Strecken, den verhältnismäßig wenigen Kreuzungen, dem viel schwächeren Fahrverkehr und dem fast verschwindend geringen Fußgängerverkehr. Je größer die Ortschaft (Großstadt!), desto stärker der Verkehr und desto größer die Verantwortung des Kraftfahrers. Der Gesetzgeber hat diesen Unterschied zwischen Orts- und Landstraße dahin ausgewertet, daß er „innerhalb geschlossener Ortsteile" dem Kraftfahrer durch § 18 Abs. 3 KVO. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auferlegt, während auf freier Strecke in der Regel[3]) keine Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit Platz greift. Der Begriff des geschlossenen Ortsteils[4]), der sich nicht mit dem Begriff Ortschaft — als dem weiteren — deckt, hat in der Rechtssprechung[5]) noch keine völlig einheitliche Auslegung gefunden, da die Entscheidung auch hier wieder stark vom Einzelfall abhängt. Zweifelsfrei bedingt der Begriff des geschlossenen Ortsteils eine Vielheit von räumlich zusammenliegenden Bauwerken, deren Zusammengehörigkeit nach außen sichtbar ist[6]). Ein Irrtum des Kraftfahrer über einen geschlossenen Ortsteil ist nach der Rechtsprechung nur dann unbestritten beachtlich, wenn er sich auf die tatsächlichen Verhältnisse bezieht; ungeklärt

1) S. RG. 7. 4. 30, Oberländer S. 118 Anm. 6 a. E.
2) S. OLG. Frankfurt v. 4. 9. 28, Fulle S. 125 und KG. v. 24. 2. 30, Fulle a. a. O.
3) Ausnahme § 18 Abs. 3c KVO.
4) S. hierzu: RG. in Dtsch. Jur. Ztg. 35/764, Müller S. 640f., Isaac S. 537f., Oberländer S. 122f.
5) S. die bei Fulle S. 223ff. zit. Entsch.
6) Nach RG. v. 14. 11. 29, DAR. 1930 Sp. 187, Fulle S. 224.

ist er dagegegen, soweit er sich auf den Rechtsbegriff des geschlossenen Ortsteils bezieht[1]). Die überwiegende Meinung[2]) lehnt in letzterem Falle eine Entschuldbarkeit ab.

Während also der Kraftfahrer auf der breiten Landstraße mit der Möglichkeit pflichtwidrigen Verhaltens eines anderen in der Form eines plötzlich auftretenden Hindernisses nicht zu rechnen braucht[3]), hat er in der Stadt schon darauf Bedacht zu nehmen, daß er sich nicht selbst einer Pflichtwidrigkeit schuldig macht.

Von ganz besonderer Bedeutung ist in dieser Hinsicht das Vorfahrtsrecht[4]) an Straßenkreuzungen, an denen es zweifelhaft sein kann[5]), ob die Straßen gleichwertig sind — also der von rechts Kommende das Vorfahrsrecht hat — oder ob die eine Straße als Haupt-, die andere als Nebenverkehrsstraße gilt — also der auf der Hauptverkehrsstraße Befindliche das Vorfahrtsrecht hat. Dabei kann es noch unklar sein, welche Straße die Haupt- und welche Straße die Nebenstraße ist. Allgemein ist diese Frage nicht geregelt; sie bestimmt sich lediglich nach der Verkehrsbedeutung des Weges[6]) und ist demnach nur nach den jeweiligen örtlichen Voraussetzungen[7]) zu entscheiden. Ein Vorfahrtsfall ist schon dann gegeben, wenn „die Fahrzeuge bei Einhaltung ihrer Geschwindigkeit ungefähr zur gleichen Zeit auf der Kreuzung eintreffen würden“[8]), jedoch dann nicht mehr, wenn das eine Fahrzeug den Schnittpunkt der Kreuzung überschritten

---

1) Der Kraftfahrer kennt zwar „die Tatumstände, die den Rechtsbegriff des geschlossenen Ortsteils bilden, z. B. beiderseitige Bebauung, keine freie Feldmark“, hat aber irrigerweise angenommen, daß es sich — in dem gegebenen Fall — nicht um einen geschlossenen Ortsteil handelte (Müller S. 641). Siehe hierzu Oberländer S. 122 und die bei Fulle S. 224 f. zit. Entsch.

2) Müller S. 641, Isaac S. 538, BOStLG. v. 11. 1. 29 in DAR. 1929 Sp. 200.

3) Das ergibt sich aus KG. v. 12. 5. 28, DAR. 1929 Sp. 202, Oberländer S. 122, Fulle S. 226.

4) Vorfahrtsfälle sind: 1. zwei Fahrzeuge kommen aus zwei verschiedenen Straßen; 2. von zwei auf derselben Straße entgegengesetzt auf die Kreuzung zu sich bewegenden Fahrzeugen kreuzt eines durch Einbiegen (nach links) die Fahrbahn des andern; 3. zwei aus zwei verschiedenen Richtungen gleichzeitig an die Kreuzung kommende Fahrzeuge setzen die Fahrt in einer Richtung fort. S. hierzu Oberländer S. 139.

5) Also nicht an Straßenkreuzungen mit Verkehrsregelung.

6) RG. v. 26. 11. 29, DAR. 1930 Sp. 11, Oberländer S. 138.

7) Von Bedeutung z. B. das Vorhandensein von Straßenbahngleisen für die Annahme eines Hauptverkehrswegs: RG. v. 26. 11. 29 a. a. O.

8) RG. v. 3. 2. 30 in JW. 30/1967 f., Fulle S. 489. Die Entfernung braucht also nicht die gleiche zu sein!

hat, bevor das andere Fahrzeug bei gleichbleibender Geschwindigkeit dort ankommen kann.

Infolge der Unsicherheit, die das Vorfahrtsproblem notwendiger Weise beherrscht, ist in der Rechtsprechung schon ausgeführt worden, daß das Vorfahrtsrecht kein unbedingtes Recht sei [1]), daß vielmehr der Vorfahrtsberechtigte die Sorgfaltspflicht genau so verletzen kann wie der Vorfahrtsverpflichtete. Freilich kann den Vorfahrtsberechtigten der Vorwurf, daß er sich ungeachtet der Fahrweise anderer Fahrzeuge auf sein Vorfahrtsrecht gestützt habe, nur dann treffen, wenn er im Einzelfall die Pflichtwidrigkeit eines Vorfahrtsverpflichteten rechtzeitig erkennen konnte [2]) oder wenn er auf Grund seiner persönlichen oder der ihm bekannten allgemeinen Erfahrung an bestimmten, bezüglich des Vorfahrtsrechts umstrittenen Straßenkreuzungen mit einem Irrtum ortsunkundiger Verkehrsbeteiligter rechnen mußte. Der Irrtum über ein Vorfahrtsrecht ist aber nur dann ein nach § 59 RStGB. entschuldbarer, wenn der Vorfahrsverpflichtete bei Anwendung pflichtmäßiger und ihm nach Sachlage möglicher Sorgfalt zu der Ueberzeugung gelangt ist, daß er *nicht* verpflichtet sei, andere Fahrzeuge vorfahren zu lassen [3]).

Insofern verdient auch der Umstand Berücksichtigung, ob der Kraftfahrer ortsfremd, insbesondere ob er hauptsächlich *auf dem Lande* fährt oder ob er ortskundig oder wenigstens *Städter* ist. Bedeutung kann diesem Unterschied natürlich nur in größeren Städten mit lebhaftem Verkehr und besonderer Verkehrsregelung zukommen. Freilich wird auch hier entsprechend dem Sträuben der Gerichte, diesem Umstand besonders Rechnung zu tragen [4]), nur dann von diesem Unterschied: Städter — Nichtstädter, Ortskundiger — Ortsfremder, die Rede sein dürfen, wenn es sich um die Uebertretung einer Verkehrsregel handelt, die — wie das Vorfahrtsrecht — in verschiedenen Städten verschieden gehandhabt ist,

---

1) RG. v. 27. 3. 30, Fulle S. 488.

2) Wenn ein *offensichtliches* Vorfahrtsrecht besteht, darf von dem seitlich herankommenden Fahrzeug ein Annähern mit der gebotenen Vorsicht erwartet werden (RG. in JW 31/884); denn vor der Kreuzung mit einem Hauptverkehrsweg muß sich der Fahrzeugführer „durch Blicke nach beiden Seiten rechtzeitig davon überzeugen, ob eine Gefahr droht": RG. in JW. 30/1967 f. Regelmäßig muß er zu diesem Zweck die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs abstoppen.

3) Nach Oppenheimer in JW. 30/2864; in diesem Sinne RG. in JW. 30/2864 und 30/2868. Die Bejahung eines entschuldbaren Irrtums hat nach dem Grundsatz der Unabhängigkeit des fahrlässigen Verkehrsdelikts von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften nicht unmittelbar auch die Verneinung der Schuldfrage hinsichtlich des Hauptdelikts im Gefolge.

4) S. die bei Fulle S. 329 ff. zit. Entsch.

sodaß den allgemeinen Vorschriften in der KVO. darüber nichts zu entnehmen ist. Dagegen wird als Schuldausschließungsgrund nach § 59 RStGB. nicht betrachtet die Unkenntnis städtischer Verkehrsregelung bei einem Kraftfahrer, der noch wenig praktische Erfahrung im Stadtverkehr besitzt; denn er muß im Interesse der glatten Verkehrsabwicklung sich angesichts seiner Unerfahrenheit besondere Beschränkung oder Vorsicht auferlegen, wie der Ortsfremde mit Verkehrsvorschriften rechnen muß, die ihm nicht bekannt sind Wenn der ländliche Verkehrsbeteiligte durch die Fülle der Verkehrsteilnehmer (Straßenbahn, Kraftwagen, Fuhrwerke, Radfahrer, Fußgänger) und der Einrichtungen (Verkehrsampel, Fußgängerinsel, Bordstreifen usw.) verwirrt wird und eine falsche Maßnahme ergreift, so kann dieser Umstand günstigstenfalls Bedeutung für das Strafausmaß erlangen.

d) In verstärktem Maße wird dieser Schutz der Unerfahrenheit jedoch den Kindern zuteil, sei es, daß sie als Fußgänger oder Radfahrer am Verkehr beteiligt sind [1]) oder daß sie zwar als Verkehrsteilnehmer nicht in Frage kommen, sich aber doch an den Stätten des Verkehrs, auf der Straße — meist beim Spiel — aufhalten. Der Kraftfahrer muß beim Anblick von Kindern in weitem Maße mit Unbesonnenheiten rechnen [2]). In diesem Zusammenhang ist wiederum der vom Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung festgehaltene Grundsatz wichtig, daß der Kraftfahrer sein Augenmerk auch auf die seitlich der Fahrbahn sich zutragenden Vorgänge zu richten hat, um unbeaufsichtigte Kinder, welche sich am Straßenrand aufhalten und die Möglichkeit haben, unversehens in die Fahrbahn zu gelangen, rechtzeitig erkennen zu können [3]). Denn bemerkt der Kraftfahrer auch nur seitlich vor seiner Fahrbahn Kinder, so muß er nach übereinstimmender Rechtsprechung der Gerichte sein Verhalten so einrichten, daß er sein Fahrzeug jeden Augenblick zum Stehen bringen kann [4]). In diesem weitgehenden Umfange eine Anforderung zu stellen, erscheint jedoch nicht billig. Es bedarf vielmehr einer Einschränkung insofern, als der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten vonseiten der Kinder nur zu rechnen braucht, wenn die Möglichkeit, daß Kinder den Fahrdamm unvorsichtig betreten, besonders nahe liegt, ent-

---

1) Die Führung von Kraftfahrzeugen wird nur ausnahmsweise Personen unter 18 Jahren gestattet (§ 14 Abs. 2 KVO).

2) Hinsichtlich jugendlicher Radfahrer s. BOStLG. v. 8. 6. 28, Fulle S. 282.

3) RG. v. 6. 5. 29, Fulle S. 281 und RG. v. 29. 7. 30, DAR. 1930 Sp. 343, Fulle S. 282.

4) RG. v. 17. 5. 27, Fulle S. 281 und RG. v. 4. 1. 27, Verkehrsr. R. 1927/39, Fulle S. 281 und BOStLG. v. 26. 11. 29, Fulle S. 282.

weder nach ihrem Verhalten im Einzelfall[1]) oder in der Nähe von Schulen[2]), die eigens durch Warnungstafeln kenntlich gemacht sind, und in den Nebenstraßen einer Stadt, in denen bekanntlich die Kinder mit Vorliebe sich mitten auf dem Fahrdamm herumzutreiben pflegen, dagegen nicht auf den Durchgangsstraßen einer Stadt oder eines Dorfs, die als Verkehrsreich bekannt sind[3]); denn der Kraftfahrer darf und muß annehmen, daß in solchen Straßen verkehrsunerfahrene Kinder sich nicht unbeaufsichtigt aufhalten, zum mindestens nicht allein den Fahrdamm überschreiten[4]).

e) Von Einfluß auf die Schuldfrage kann auch das Vorhandensein von körperlichen oder seelischen Gebrechen bei einem an einem Verkehrsunfall beteiligten Kraftfahrer sein. Es heißt in der „Anweisung über die Prüfung zur Führung von Kraftfahrzeugen": „Als zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sind nur Personen anzusehen, die im allgemeinen einen gesunden und kräftigen Eindruck machen und eine regelrechte Körperbeschaffenheit, insbesondere ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen aufweisen. Körperbeschaffenheit und geistiger Zustand sollen den nicht geringen Anforderungen eines Kraftfahrzeugführers entsprechen · es dürfen keine Anzeichen dafür vorhanden sein, daß sie sich in absehbarer Zeit verschlechtern. Sind hierfür auch nur Verdachtungsgründe vorhanden, so ist die betreffende Person zunächst als nicht geeignet anzusehen und wiederholt, nötigenfalls durch Fachärzte zu untersuchen, bis der Zustand zweifelsfrei klargelegt ist."

Die Prüfung des Gesundheitszustands des angehenden Kraftfahrers ist daher in der Hauptsache nach folgenden Richtungen auszudehnen:

1. Sehvermögen. Die Sehschärfe auf einem Auge ohne oder mit Glas muß mehr als $^1/_2$ (bei Schielenden mindestens $^2/_3$), auf dem anderen Auge mindestens $^1/_6$ betragen. Einäugige oder

---

1) Richtig: RG. in JW. 31/886f. und Louis hierzu.

2) D. h. daß hier der Kraftfahrer unter allen Umstände vorsichtig vorbeifahren muß, nicht nur zu Schulbeginn oder Schulschluß, sondern auch in der Zwischenzeit, während der ebenfalls Kinder von oder zur Schule gehen können. Ueberfährt ein Kraftfahrer einen aus einem Schulhaus kommenden Erwachsenen, so wird er nach der an dieser Stelle zu beobachtenden besonderen Vorschrift schwerer seine Unschuld nachweisen können als dann, wenn der Unfall an einer anderen Straßenstelle passiert wäre.

3) In diesem Sinne OLG. Hamm v. 25. 2. 28, Fulle S. 282.

4) Um ein drastisches Beispiel zu wählen, kann man etwa sagen: „Kinder haben auf dem Potsdamer Platz in Berlin nichts verloren"!

Personen, bei denen die Sehschärfe auf einem Auge ohne oder mit Glas weniger als $^1/_2$ beträgt, sind nur zum Führen von Krafträdern und Kleinkraftwagen (Klasse IIIa: bis 8 Steuer PS) geeignet[1]). „Ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sind Personen, die an Doppelsehen, Linsenlosigkeit und Nachtblindheit leiden," dagegen nicht Schielende, „wenn der Zustand schon seit frühester Jugend besteht".

2. Hörvermögen. Der Kraftfahrer muß Flüstersprache zum mindesten auf einem Ohr in 3 m Entfernung sicher verstehen.

3. Geisteszustand. „Hochgradige Neurhastenie, progressive Paralyse und andere Geisteskrankheiten, organische Gehirnkrankheiten, Tabes und andere Rückenmarkskrankheiten machen zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet", ebenso Neigung zu Krämpfen und plötzlichen krampfartigen Anfällen, wie sie z. B. bei Epilepsie auftreten, sowie Hang zu Schwindelanfällen.

Diese Regelung ergibt sich aus der allgemeinen Verpflichtung, sich angesichts eines krankhaften Zustands besonders vorsichtig im Verkehr zu bewegen[3]), und zwar umso vorsichtiger, je größer die Tragweite eines plötzlichen Versagens des normalen Zustands ist.

Das gilt besonders für diejenigen Kraftfahrer, bei denen der Gesundheitszustand anläßlich der der Fahrprüfung vorausgehenden amtsärztlichen Untersuchung noch als angängig befunden wurde, sich aber im Laufe der Zeit verändert hat. Ist eine derartige Verschlimmerung eingetreten, daß bei einer neuerlichen Untersuchung dem Kraftfahrer die Eignung zur Führung von Kraftfahrzeugen abgesprochen werden müßte, oder ist seit der ärztlichen Untersuchung eine Krankheit entstanden, die seinerzeit noch nicht vorhanden oder zu erkennen war und die zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet macht, so hat der Kraftfahrer bei unbeschränkter Weiterführung eines Kraftfahrzeugs trotz dieser Krankheit volle strafrechtliche Verantwortlichkeit für die Folgen seines Tuns zu tragen, vorausgesetzt, daß ihm seine Krankheit bekannt und er in genügendem Umfange zurechnungsfähig ist[3]).

---

1) S. hierzu außerdem § 15 Abs. 2 KVO.

1) Ein erhebliches Verschulden liegt darin, daß eine schwächliche Frau sich Verkehrsgefahren aussetzt, denen sie nicht gewachsen ist (OLG. Hamm vom 20. 4. 29, Fulle S. 317). Ein weiterer Fall findet sich in Verkehrsr. R. 1928/138.

2) Bei Entstehung von Geisteskrankheiten muß erst von einem Sachverständigen ein Gutachten eingeholt werden, ob nicht dem Täter für die ihm vorgeworfene Fahrlässigkeitshandlung der Schutz des § 51 RStGB. zur Seite steht. Von einem Geisteskranken kann nicht erwartet werden, daß er in Erkenntnis seiner Krankheit uud ihrer Folgen für sein Verhalten das Fahren aufgibt.

Handelt es sich aber um eine noch nicht bis zur äußersten Grenze reichende Verschlimmerung eines bisher normalen oder doch angängigen Zustands, so hat der Kraftfahrer auf die Tatsache dieser Verschlimmerung besonders Bedacht zu nehmen und je nach der Art der eingetretenen Erkrankung, soweit möglich, besondere Verhaltungsmaßregeln zu ergreifen, auf jeden Fall aber sehr vorsichtig — das wird meist bedeuten: langsam — zu fahren, bei periodischen Gesundheitsstörungen sogar das Fahren zeitweise ganz zu unterlassen.

Selbst aber beim Vorliegen leichterer und vorübergehender Gesundheitsstörungen (wie bei Kopfschmerzen, Uebelkeit, Schnupfen, quälendem Husten (tränende Augen!) und ähnlichem,) wird sich der Kraftfahrer in der Regel gegenüber einem Verstoß gegen die Führerpflichten mit dem Hinweis auf den Einfluß einer Unpäßlichkeit dieser Art nur mit Erfolg rechtfertigen können, wenn er unvorhersehbar plötzlich während der Fahrt von der Unpäßlichkeit überfallen worden ist und bei Behinderung durch sie nicht in der Lage war, die Führung des Kraftfahrzeugs alsbald aus der Hand zu geben [1]).

f) Schließlich ist noch dreier eigenartiger psychischer Zustände zu gedenken, denen der Kraftfahrer unterworfen sein kann und die trotz verschiedener Beweggründe an dem Schuldvorwurf gemeinsam haben, daß er wegen einer in solchem Zustand begangenen Fahrlässigkeitshandlung schon im „Vorstadium" einsetzt [2]).

1. In einem gewissen Zusammenhang mit der Beurteilung des gesundheitlichen Zustands steht die Frage, inwieweit die Verantwortlichkeit des Kraftfahrers durch Erregung, Schrecken oder Bestürzung beeinflußt werden kann. Hierbei kommt es darauf an, welche Motive zu dieser Gemütsverfassung geführt haben. Besteht ein allgemeiner Hang zu Erregungsausbrüchen oder eine schreckhafte Veranlagung, so fragt es sich, ob diese Gemütsunebenheiten dem Kraftfahrer in ihren schädigenden Folgen für sein Verhalten so bekannt waren, daß von ihm verlangt werden mußte, er werde, wenn er ihnen derartig unterliegt, daß er sich ihren Einflüssen nicht entziehen kann, pflichtgemäß davon Abstand nehmen, ein Kraftfahrzeug zu führen und damit diesen Einflüssen nicht die Möglichkeit geben, auf sein Verhalten als Kraftfahrer in störender Weise einzuwirken. War aber die Erregung oder Bestürzung über den Kraftfahrer gekommen, ohne daß eine dahingehende Veranlagung ihm eigen oder bekannt wäre,

1) Dem können zwingende Gründe im Wege stehen, z. B.: Der Landarzt wird zu einem schwerkranken Patienten in ein entfernteres Dorf gerufen.

2) S. hierzu oben S. 19.

so kann es sich nur darum handeln, ob es dem Kraftfahrer möglich war, sich auf diesen Erregungs- oder Schreckensausbruch vorzubereiten und damit, ob er diese Gemütsverschiebung durch das Gefühl einer Pflicht hätte niederhalten können[1]). Das kann von ihm nicht gefordert werden, wenn die Gemütsverschiebung auf solche äußere Einflüsse zurückgeht, die plötzlich und mit ungewöhnlicher Stärke eingesetzt haben. Denn die Tendenz der Rechtsordnung geht dahin, alle „Leidenschaften, Schwächen und Neigungen auf das Schuldkonto" zu setzen, die „selbstverschuldet, selbsterworben" sind[2]). Es ist also der Mangel einer „Widerstandskraft[3])," der gegen den Täter als Vorwurf erhoben wird). Beim Kraftfahrer wird dieser Mangel immer dann festzustellen sein, wenn er in harmloser, im Verkehrsleben jeden Augenblick vorkommender Lage infolge Schrecklähmung u. ä. einen Unfall verursacht[4]); denn wer schlechte Nerven hat, darf eben das Kraftfahren nicht betreiben.

2. Eine große Rolle spielt im Verkehrsleben die Trunkenheit. Von ihr ist nur in der Straßenverkehrsordnung die Rede, wo es unter § 5 mit Beziehung auf den Führer von Fuhrwerken heißt: „Die Führung von Fuhrwerken ist Personen, die . . wegen Trunkenheit zur sicheren Führung nicht imstande sind, verboten".

Die Tatsache, daß weder in der KVO. noch im KFG. eine einschlägige Bestimmung für den Kraftfahrer zu finden ist, hat die Gerichte zu einer lebhaften Diskussion darüber veranlaßt, ob das Verbot des § 5 Satz 2 StrVO. auch auf den Kraftverkehr auszudehnen sei. Es erscheint deshalb angezeigt, zu dieser wichtigen Frage hier kurz Stellung zu nehmen. In der KVO. ist im § 2 Abs. 1 folgende Regelung enthalten: „Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf allgemeinen Wegen regelnden Vorschriften, sofern nicht nachfolgend oder gemäß § 6 Abs. 3 des Gesetzes von der obersten Landesbehörde andere Bestimmungen getroffen werden". Die allgemeinen Vorschriften für den Fahrverkehr finden also auf den Kraftverkehr nur dann, aber auch immer dann Anwendung, wenn die KVO. die Materie nicht selbst erschöpfend geregelt hat[5]). Die Trunkenheit des Kraftfahrers wäre einzu-

1) Aehnliche Formulierung bei Köhler GS. 96/130 für die von Köhler vertretene Theorie eines Ablehnungsakts.
2) Köhler GS. 96/152.
3) Köhler a. a. O.
4) Fall des RG. in JW. 29/2822 f., Fulle S. 218.
5) Daß die KVO. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur zum Teil erschöpfend geregelt hat, ist schon oben S. 8 N. 1 und S. 22 N. 1 betont. Vergl. Oberländer S. 69, Fulle S. 27.

stellen in den Abschnitt C der KVO.: Führung von Kraftfahrzeugen. Da sie in diesem Abschnitt nicht erwähnt wird, ist auf dem Wege über § 2 Abs. 1 KVO.[1]) die Bestimmung des § 5 Satz 2 StrVO. heranzuziehen und so auch für den Kraftfahrer zu verwerten[2]).

Was die Trunkenheit im Einzelnen anlangt, so ist es zunächst unerheblich, welchen Grad der Trunkenheit der Kraftfahrer erreicht, ob er betrunken oder nur angetrunken ist. Denn er stellt selbst bei leichter Trunkenheit eine überdurchschnittlich große Gefahr für die Verkehrssicherheit dar[3]). Bei der Führung eines Kraftfahrzeugs durch einen trunkenen Kraftfahrer besteht die Fahrlässigkeit schon darin, daß der Kraftfahrer „sich in diesem Zustande mit dem Kraftfahren befaßt, obwohl er weiß oder doch bei Anwendung der ihm obliegenden und möglichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit erkennen kann und muß, daß er den Anforderungen an Geistesgegenwart, Vorsicht und Zuverlässigkeit, die an einen Kraftwagenführer gestellt werden müssen, in betrunkenem Zustande nicht gewachsen ist“ [4]). Es wird also von dem Kraftfahrer verlangt, schon vor der Fahrt sein Verhalten so einzurichten, daß er nicht in die Lage kommt, in nicht mehr oder noch nicht nüchternem Zustand ein Kraftfahrzeug zu führen; Voraussetzung ist: er weiß oder kann annehmen, daß er in einer Zeit ein Kraftfahrzeug zu führen hat, zu der er die (bei dieser Überlegung noch nicht eingetretene) Trunkenheit und ihre Folgen noch nicht überwunden hat. Der Vorwurf für das Verhalten des trunkenen Kraftfahrers setzt also nicht erst bei dem Verhalten ein, das unter dem Einfluß des Alkohols steht[5]), sondern schon vorher zu einer Zeit, als der Kraftfahrer noch im Vollbesitz seiner Sinne war und in der Lage gewesen wäre, den

---

1) Mit Recht bekämpft Fulle S. 28 den Versuch des OLG. Dresden v. 17. 6. 30, den Zusammenhang zwischen der Trunkenheit und der Verletzung einer Führerpflicht durch § 17 Abs. 1 KVO. herzustellen (s. hierzu Oberländer S. 111 und oben S. 8 N. 1).

2) In diesem Sinne BOStLG v. 20. 5. 30, DAR. 1930 Sp. 251, Fulle S. 26 und OLG. Dresden vom 9. 4. 30, Fulle S. 26f.; s. hierzu auch Oberländer S. 70.

3) S. OLG. Kiel v. 31. 3. 28, Fulle S. 28.

4) OLG. Dresden v. 4. 4. 30, Fulle S. 28; s. auch RG. in JW. 31/883f.

5) Da er dann meist gar nicht mehr für seine Handlungsweise verantwortlich gemacht werden kann, ist der Entsch. des RG. v. 15. 3. 28 (Fulle S. 29) insoweit nicht beizutreten, als hier in der Tatsache, daß die Führung eines Kraftfahrzeugs unmittelbar nach durchzechter Nacht unternommen wird, das Hauptverschulden gesehen wird. Richtig ist vielmehr nur die Ansicht des RG., soweit sie besagt: „Die Fahrlässigkeit besteht schon darin, daß ein Führer in der Nacht geistige Getränke zu sich nimmt, obwohl er weiß, daß er in der Frühe wieder den Kraftwagen steuern muß“.

— objektiv — absolut voraussehbaren[1]) Zustand der Trunkenheit zu vermeiden[2]).

Daß Kraftfahrer überhaupt keine geistigen Getränke zu sich nehmen dürfen, kann im allgemeinen nicht verlangt werden, weil nicht alle Kraftfahrer mit der gleichen Regelmäßigkeit im Verkehr stehen. Doch ist die Abgrenzung derjenigen Menge Alkohol, „die etwa am Tage einer Fahrt ohne Gefährdung des Verkehrs getrunken werden könnte, für den Durchschnitt der Menschen so gering[3]), daß völlige Enthaltsamkeit am Tage der Fahrt eine im Interesse des Verkehrs unbedingt gerechtfertigte Forderung ist“[4]). Jedenfalls muß es sich um eine objektiv ganz kleine Menge[5]) Alkohol handeln, die der Kraftfahrer am Vorabend und erst recht im Verlaufe eines Fahrttages zu sich nehmen darf, wenn er auch der subjektiven Meinung ist, er könne „viel vertragen“. Denn abgesehen davon, daß eine Nachprüfung des Einzelnen auf seine Empfänglichkeit für Alkohol Schwierigkeiten begegnen würde, darf auf keinen Fall die Möglichkeit einer schädlichen Wirkung des genossenen Alkohols zu besorgen sein. Ist diese Möglichkeit nicht ausgeschlossen, so muß der Kraftfahrer „unbedingt davon Abstand nehmen, ein Kraftfahrzeug zu führen“[6]).

---

1) Jeder kennt die berauschende Wirkung des Alkohols und weiß: wer Alkohol zu sich nimmt, unterliegt, je mehr er trinkt, desto leichter der Gefahr der Trunkenheit.

2) In diesem Sinne Köhler GS. 96/130 und 135, wo dieser Gedanke in dem allgemeinen Grundsatz gefaßt ist: „Ein Vorwurf trifft das vorangegangene Tun oder Lassen nur dann, wenn dem Täter ein psychischer Anlaß gegeben war, zu bedenken, daß als verkehrswidrig naheliegende Folge seines Verhaltens sich die seinerzeit ausweichliche Möglichkeit eines rechtswidrigen Erfolgs ergebe“.

In England kann ein Kraftfahrer, der von der Polizei in betrunkenem Zustande betroffen wird, mit mehrmonatiger Gefängnisstrafe belegt werden, auch ohne daß er einen Unfall verschuldet hat (aus A. u. K. 15/1169).

3) Vgl. OLG. Düsseldorf v. 22. 11. 26, Fulle S. 29f. und RG. in DAR. 1931 Nr. 22 S. 4.

4) Aus: „Die Aufgaben der Polizei im Kampfe gegen den Alkoholismus“ von Dr. K. Weymann in „Die Alkoholfrage“ (herausgegeben von Prof. Dr. Gonser) 25 Jahrg., Heft 4 und 5.

5) Dr. Rudolf Wlassak berichtet in seinem „Grundriß der Alkoholfrage“ (Verlag S. Hirzel Leipzig) auf Grund verschiedener Serienversuche, daß die Auffassungsfähigkeit, die ja beim Kraftfahrer eine große Rolle spielt, bei Gaben von 30 Gramm Alkohol — einer Menge, die nicht ganz einem Liter Bier entspricht — schon eine wesentliche Einschränkung erleidet.

6) Preuß. Oberverwaltungsgericht (IV. A. 81/27), Fulle S. 29; s. auch dieses Gericht in DAR. 1930 Sp. 138, Fulle S. 190. — Die Besorgnis der Trunkenheit braucht also bei weitem nicht gegeben zu sein. Andererseits kann ein Kraftfahrer, der weiß, daß selbst geringste Mengen Alkohols auf ihn einwirken, verpflichtet sein, entweder des Alkohols überhaupt

Die Trunkenheit anderer Verkehrsbeteiligter kann dem Kraftfahrer nur dann zugute kommen, wenn er sie nicht rechtzeitig erkennen kann, da er in diesem Fall mit ganz besonders starken Unbesonnenheiten rechnen muß (ähnlich wie bei den Kindern) [1]).

3. Nach den gleichen Gesichtspunkten wie bei der Trunkenheit ist zu urteilen, wenn der Kraftfahrer während der Fahrt von Müdigkeit befallen wird. „Es ist eine eigentümliche von der medizinischen Wissenschaft bestätigte Erscheinung, daß den Kraftfahrer ein plötzliches Schlafbedürfnis übermannt, ohne daß sich vorher irgendwelche Anzeichen von Ermüdung bemerkbar gemacht zu haben brauchen“ [2]). Ein Vorwurf deswegen, daß diese Müdigkeit den Kraftfahrer plötzlich während des Fahrens überfällt, kann ihm nur gemacht werden, wenn er auf Grund vorausgegangener, noch unausgeglichener Anstrengungen [3]) mit dem Auftreten der Müdigkeit rechnen mußte, wenn er also den Müdigkeitszustand voraussehen konnte. Gehen aber die vorangegangenen Anstrengungen über das Maß der tatsächlichen Arbeitsleistung nicht hinaus und mußte deshalb der Kraftfahrer mit plötzlichen Ermüdungserscheinungen nicht rechnen, so kann eine Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht und mithin eine Fahrlässigkeit nur dann bejaht werden, wenn der Kraftfahrer merkt, daß seine Achtsamkeit nachläßt, trotzdem aber das Kraftfahrzeug weiterfährt. Denn „Übermüdung entschuldigt den Fahrer, der einen Unfall verursacht hat, nicht, wenn er in einem solchen Zustand das Fahrzeug weiterlenkt“ [4]). Es genügt aber, wenn er zum Zweck des Ausruhens die Fahrt unterbricht und sie erst wieder fortführt, nachdem er bei sorgfältiger Prüfung zu der Auffassung gelangt ist, wieder im Besitze der zur Weiterfahrt erforderlichen Fähigkeiten zu sein [5]). War die Möglichkeit nicht voraussehbar, so konnte der Kraftfahrer auch nicht den Erfolg seiner während

---

oder, falls er doch Alkohol genießt, der Führung eines Kraftfahrzeugs jeweils sich zu enthalten.

1) Unrichtig, weil in den Anforderungen an den Kraftfahrer zu weit führend, die in der ganzen Art ihrer Begründung merkwürdig anmutende Entsch. des BOStLG. v. 21. 3. 30 (RR. I. 127/30).

2) RG. v. 15. 10. 29, DAR. 1929 Sp. 431, Fulle S. 317.

3) D. h. wenn in der Zwischenzeit nicht Gelegenheit zu reichlichem Ausruhen war. Deshalb gehören nicht hierher Anstrengungen, die schon Tage zurückliegen: vergl. LG. Stade v. 5. 6. 28, Fulle S. 317. Dagegen ist an dieser Stelle einzuordnen die durchwachte Nacht und die Müdigkeit infolge Alkoholgenusses.

4) RG. v. 18. 4. 29, Fulle S. 317 f.

5) Fall des RG. v. 15. 10. 29 in JW. 30/1970 f.; s. auch die bemerkenswerte Begründung dortselbst.

des Zustands der Müdigkeit betätigten Handlungsweise voraussehen [1]).

Je größer aber die Verantwortung ist, die ein Verkehrsbeteiligter und insbesondere ein Kraftfahrer gegenüber anderen zu tragen hat (z. B. Omnibusführer, Führer von besonders schnellen oder großen Kraftfahrzeugen), desto mehr muß auch solchen Erscheinungen wie aufkommender Müdigkeit Bedeutung beigemessen werden. Denn gerade im Verkehrsleben ist oberster Grundsatz: das Verantwortungsbewußtsein.

---

1) s. Kahn III Nürnberg in M. R. Rdsch. 1/14.

Literaturverzeichnis.

	zitiert als:
Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 1922	Allfeld.
Das Auto und Kraftrad Halbmonatsschrift für Automobilrecht, Berlin	A. und K.
Deutsches Autorecht, herausgegeben vom Allgemeinen Deutschen Automobilclub, München-Berlin	DAR.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht Berlin	E. V. A.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen	RGSt.
Exner, Fahrlässiges Zusammenwirken, Beitrag zur Festgabe für Reinhard v. Frank 1930, Bd. I	Exner.
Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 18. Auflage	Frank.
Fulle, Lexikon des Kraftverkehrsrechts 1931	Fulle.
Grau, Automobilstrafrecht, 2. Aufl. 1930	Grau.
Von Hellingrath-Michel, Kraftfahrrecht I. Teil 5. Aufl.	Hellingrath.
Isaac und Sieburg, Kommentar zum Automobilgesetz usw., 2. Aufl., Berlin 1931	Isaac.
Juristische Wochenschrift	JW.
Köhler, Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil 1917	Köhler Strafrecht.
Köhler, Probleme der Fahrlässigkeit im Strafrecht 1912	Köhler, Probl. usw.
Köhler, Die Schuld als Grundlage des Strafrechts, Gerichtssaal Bd. 95 S. 433 ff. und 96 S. 91 ff.	Köhler, GS.
Leipziger Kommentar zum Strafgesetzbuch von Lobe, Ebermayer, Rosenberg, 4. Aufl. 1929	Lpz. Komm.
Motorradrundschau, Organ des Landesverbandes Bayern des D.M.V.	M. R. Rdsch.
Motor und Sport, Wochenschrift für das gesamte Motorwesen, Pößneck (Thür.)	M. u. Sp.
Müller, Automobilgesetz usw., 7. Aufl., Berlin 1931	Müller.
Oberländer-Innerlohner, Kraftverkehrsrecht 1930	Oberländer.
Das Recht des Kraftfahrers, Zentral-Organ für das gesamte Gebiet des Kraftfahrzeugrechts, herausgegeben von Dr. Arndt	R. d. K.
Verkehrsrechtliche Rundschau, herausgegeben von Dr. Röder-Berlin	Verkehrsr. R.